ഞങ്ങളുടെ ആത്മാർത്ഥവും സത്യസന്ധവുമായ വിശദീകരണത്തിനു ശേഷവും, ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർക്കോ ബഹുമാനപ്പെട്ട സമാജികൻമാരിൽ ആർക്കെങ്കിലുമോ ഞങ്ങളുടെ നിരപരാധിത്വത്തെപ്പറ്റി പൂർണ്ണമായും സംതൃപ്തിയുണ്ടാകുന്നില്ലെങ്കിലോ, കേരള കൗമുദിയിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയ പ്രസ്താവനയുടെ ഫലമായി നിയമസഭയുടെ പരിപാവനതയ്ക്ക് കളങ്കം സംഭവിച്ചു എന്ന് തോന്നുന്നുണ്ടെങ്കിലോ ഞങ്ങൾ ഖേദിക്കുകയും മാപ്പ് ചോദിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.''

Having read the statement published in the Kerala Kaumudi dated May 9, 1976 as a whole and after careful consideration of the explanation offered by the Editor, I feel that there was no intention for the Editor to cast any reflection on the House or its members. Hence I decline to give consent to Shri T. A. Paraman to raise the question of breach of privilege.

V. LEGISLATIVE BUSINESS

മി. സ്പീക്കർ : ഓർഡർ പേപ്പറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ബില്ലുകളെല്ലാം നേരത്തെതന്നെ പാസാക്കുകയാണെങ്കിൽ അപ്രോപ്രിയേഷൻ ബില്ലിന്റെ ഡിസ്കഷനു ബാക്കിസമയം ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട എല്ലാ അംഗങ്ങളും ഈ ബില്ലുകൾവേഗം പാസാക്കിയെടുക്കാൻ സഹകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

The Kerala Tolls Bill, 1976—(*contd.*)

മരാമത്തുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ): സർ, ഇന്നലെ ഞാൻ ഈ സഭയിൽ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ റോഡ്—പാലങ്ങളുടെ പണി ഏറ്റെടുത്തു നടത്തുന്നതിന് ഇന്നനുഭവിക്കുന്ന സാമ്പത്തിക പരാധീനതകൾക്ക് ഒട്ടൊക്കെ പരിഹാരം കണ്ടെത്താൻ ഉദ്ദേശിച്ചുള്ള ഒരു ധനസമാഹരണയത്നത്തിന്റെ ഭാഗമാണ് ഈ ബിൽ. പല നിവേദനങ്ങളുമായി സമീപിക്കുന്ന വ്യക്തികളേയും സംഘടനകളേയും പണമില്ലെന്ന മറുപടി പറഞ്ഞ് മടക്കി മടുപ്പിച്ച് അയക്കുകയാണ് സർ. ടോൾ, റോഡ് ഡെവലപ്പുമെന്റ് ഫണ്ട് ഇങ്ങനെ പല നിർദ്ദേശങ്ങളുമുണ്ടായപ്പോൾ ചില പാർട്ടികളുടേയും സംഘടനകളുടേയും ദിനപ്പത്രങ്ങളുടേയും ഒക്കെ പ്രതികരണം അനുകൂലമായിരുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർക്കെവർക്കും അറിവുള്ളതുപോലെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ എല്ലാ ഭാഗങ്ങളിൽ നിന്നും കര കരയോടു ബന്ധിപ്പിക്കാനും ഉല്പാദനകേന്ദ്രങ്ങളെ മാർക്കറ്റിംഗ് കേന്ദ്രങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കാനും പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കണമെന്നുള്ള നിവേദനങ്ങൾ തുടരെ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരു ചെറിയ പാലമോ റോഡോ നമ്മുടെ ഉല്പാദനകേന്ദ്രങ്ങളെ നഗരപ്രദേശങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കത്തക്ക വിധത്തിൽ നിർമ്മിച്ചെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ അതിന്റെ പ്രയോജനം ഏറ്റവും കൂടുതൽ അനുഭവേദ്യമാകുന്നത് നമ്മുടെ കർഷകർക്കാണു സർ. കർഷകരുടെ നിരന്തരമായുള്ള ഒരു പരാതി അവരുടെ ഉല്പന്നങ്ങൾ കമ്പോളത്തിലെത്തിക്കാൻ ഗതാഗതസൗകര്യത്തിന്റെ അഭാവം കൊണ്ട് കഴിയുന്നില്ല. ഉല്പന്നങ്ങൾക്ക് വേണ്ടത്ര വില ലഭ്യമാകാത്തതിന്റെ ഒരു കാരണം ഈ യാത്രാസൗകര്യത്തിന്റെ അഭാവം മുതലെടുത്തുകൊണ്ട് ബിസിനസ്സുകാർ, കച്ചവടക്കാർ കൃഷിക്കാരെ ചൂഷണംചെയ്യുന്നതാണ്. ഈ പരാധീനതകൾക്ക് പരിഹാരമെന്ന നിലയിൽ നമ്മുടെ റോഡ് ഗതാഗതസൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുകയെന്നത് അനിവാര്യമാണെന്ന് പല നിവേദനങ്ങളിലൂടെയും കർഷകരും കർഷകസംഘടനാ പ്രതിനിധികളും ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ ആവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റിയെടുക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യങ്ങളാണ് ഇന്നു നമുക്കുള്ളത്. എന്നാൽത്തന്നെയും കുത്തക

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വ്യാപാരികളുടെ ചൂഷണത്തിനു വിധേയമായിക്കഴിയുന്ന കർഷകജനതയ്ക്ക് ഒട്ടെങ്കിലും ആശ്വാസം ലഭിക്കത്തക്ക വിധത്തിൽ റോഡ്—പാലങ്ങളുടെ വികസനം സാധിതപ്രായമാക്കണമെന്നാണ് ഗവൺമെൻറിന്റെ അഭിപ്രായം. ഇപ്പോഴത്തന്നെ ബഡ്ജറിലുൾക്കൊണ്ടിട്ടുള്ള തുകയാണ് 350-ഓളം പാലങ്ങളുടെ പണി ഏറെറടുക്കാനുണ്ട്. ഇവയിൽ വലിയ ചെലവു വരാത്തവയുടെ കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോഴത്തന്നെ നടപടി സ്വീകരിച്ചു തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. ചുരുക്കം ചില മേജർ പാലങ്ങളുടെ പണിയും ഏറെറടുത്തിട്ടുണ്ട്. പുനർ നിർമ്മിതി ആവശ്യമുള്ള പാലങ്ങളും കലുങ്കുകളും തന്നെ വളരെ ഉണ്ട്. 'അപകടം' എന്ന ബോർഡുകൾ എഴുതിത്തൂക്കിയ പാലങ്ങളും കലുങ്കുകളും അങ്ങനെ നിൽക്കാൻ തുടങ്ങിയിട്ടു മാസങ്ങൾ, വർഷങ്ങളായി. പഞ്ചവൽസര പദ്ധതിയിൽ അവശേഷിക്കുന്ന രണ്ടു വർഷവും ഈ ജീർണ്ണിച്ച പാലങ്ങളുടേയും കലുങ്കുകളുടേയും പുനർ നിർമ്മാണത്തിനു മുൻഗണന നൽകണമെന്നാണ് ഗവൺമെൻറുദ്ദേശിക്കുന്നത്. പുനർനിർമ്മാണം ആവശ്യമുള്ള ആയിരത്തോളം കലുങ്കുകൾ ഉള്ളവ വരുന്ന അഞ്ചുവർഷംകൊണ്ട് പുതുക്കിപ്പണിയണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഏതാണ്ട് നാലഞ്ചു കോടി രൂപയുടെ ആവശ്യമുണ്ട്. പാലങ്ങളുടെ പുതുക്കിപ്പണിക്കും ഏതാണ്ടു അത്രത്തോളം തുക വേണ്ടിവരും. രണ്ടോ മൂന്നോ വർഷത്തിനപ്പുറം ഈ പുനർനിർമ്മാണം താമസിപ്പിക്കാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്. അപകടങ്ങളും ആളപായങ്ങളും ഒഴിവാക്കാൻ ഇപ്പോഴം ബഡ്ജറിൽ നീക്കിവയ്ക്കുന്ന തുക കൊണ്ട് സാധിക്കുകയില്ല. 3—4 കോടി രൂപയാണ് ഇപ്പോഴം ബഡ്ജറിൽ നീക്കിവയ്ക്കുന്നത്. ആ തുക കൊണ്ട് ഈ പുനർനിർമ്മാണ പ്രവൃത്തി ഏറെറടുക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. പാലങ്ങളിൽ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതുകൊണ്ട് ഈ ആവശ്യങ്ങളെല്ലാം ഉടനടി നിർവ്വഹിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന അഭിപ്രായം ഗവൺമെൻറിനില്ല. അങ്ങനെയൊരു തെറിദ്ധാരണ പരത്തണമെന്നും ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ, പുതിയ മാർഗ്ഗങ്ങളിൽക്കൂടി ഒട്ടെങ്കിലും ധനം സമാഹരിച്ച്, വരുന്ന വളരെ അകലെയല്ലാത്ത ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ ഈ വക പ്രവൃത്തികളും ഏറെറടുക്കാനും നിർവ്വഹിക്കാനും ആത്മാർത്ഥമായ ഒരു യത്നം നടത്തുന്നു എന്നേയുള്ളു. അതു വിജയിപ്പിക്കാൻ ഈ സഭയുടെ എല്ലാ ഭാഗത്തുനിന്നുമുള്ള സഹകരണമുണ്ടാകണമെന്ന് ഞാനഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. ഈ ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥയനുസരിച്ച് 1976 ജനുവരി 1-ാം തീയതിക്കുശേഷം ഗതാഗതത്തിനു തുറന്നുകൊടുത്തിട്ടുള്ള പാലങ്ങളിൻമേൽ മാത്രമാണ് ടോൾ വയ്ക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. പാലങ്ങൾക്കും അത്യാവശ്യമായിട്ടുള്ള അപ്രോച്ചു റോഡിനും ഉള്ള ചെലവ് 15 ലക്ഷം രൂപയോ അതിൽക്കൂടുതലോ ആകുന്നെങ്കിൽ അത്തരം പാലങ്ങളിൻമേൽ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തണമെന്നാണ് നിർദ്ദേശം. ചെലവാകുന്ന ആ തുകയും പലിശയും മുഴുവനായോ ഭാഗികമായോ പിരിഞ്ഞുകിട്ടുന്നതുവരെ മാത്രമേ ആ പാലത്തിന് ടോൾ ഏർപ്പാടു തുടരുകയുള്ളു. ബസ സുകളും, ലോറികളും, കാറുകളും, സ്കൂട്ടറുകളും തുടങ്ങി മോട്ടോർകൊണ്ട് ഓടുന്ന വാഹനങ്ങളിൻമേലാണ് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നത്. ടോൾ തുക എന്തായിരിക്കണം, എത്രകാലത്തേക്കു വേണം എന്നീ കാര്യങ്ങൾ നിർണ്ണയിക്കാൻ ഗവൺമെൻറിന് അധികാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാന—കേന്ദ്ര ഗവൺമെൻറുകളുടെ വാഹനങ്ങളെ ഈ ടോൾ-ൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഈ ടോളിൽ നിന്നു പിരിഞ്ഞു കിട്ടുന്ന തുക 'ബ്രിഡ്ജസ് ആൻഡ് റോഡ്സ് ഫണ്ട്' എന്ന പേരിൽ അറിയപ്പെടുന്നതാണ്. ആ തുക റോഡ്—പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മിതിക്കായി മാത്രം ഉപയോഗിക്കുന്നതാണ്. ഈ ഫണ്ട് ഗവൺമെൻറിന്റെ നിയന്ത്രണങ്ങൾക്കും നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കും വിധേയമായി ബി. ആൻഡ് ആർ. ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതാണ്. ടോൾ പിരിച്ച് ഏല്പിക്കുന്നതിനുള്ള അവകാശം ലേലംചെയ്തു നൽകുന്നതിനു ഗവൺമെൻറിനധികാരമുണ്ട്. ടോൾ പിരിക്കാനും മറ്റുമായി ചുമതലപ്പെടുത്തപ്പെട്ട വ്യക്തിക്ക് ഒരു വർഷത്തെ ടോൾ കംപൗണ്ടുചെയ്യുന്നതിന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അവകാശമുണ്ടായിരിക്കും. ഒരു പാലത്തിലേക്കു കടക്കുന്ന വാഹനം ടോൾ നൽകാതെ കടന്നുപോകാൻ മുതിർന്നാൽ ആ വാഹനവും അതിലുള്ള ചരക്കും തടഞ്ഞുവയ്ക്കുന്നതിനും 24 മണിക്കൂറിനകം ടോൾ, തടഞ്ഞുവച്ചതിനുള്ള ചെലവ് ഇവ നൽകാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ലെങ്കിൽ ഗവൺമെൻറു നോട്ടിഫിക്കേഷൻ മുഖാന്തിരം അധികാരപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ മുൻപാകെ ആ വാഹനവും ചരക്കും ഹാജരാക്കി പൊതുലേലത്തിൽ വിൽക്കുന്നതിനും അവകാശമുണ്ട്. ലേലത്തിൽ ലഭിക്കുന്ന അധികത്തുക ഉടമയ്ക്കു നൽകും. ലേലവില്പന തുടങ്ങുന്നതിനു മുൻപ് ടോൾ തുകയുടെ ഇരട്ടിയും ചെലവും അടയ്ക്കാൻ ഉടമ തയ്യാറായാൽ വസ്തുവകകളും വിട്ടുകൊടുക്കണമെന്നു വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ടോൾ പിരിക്കാൻ അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലാത്ത ആരെങ്കിലും പാലത്തിൻമേൽ ടോൾ പിരിച്ചെടുത്താൽ അയാൾക്ക് ആറു മാസം തടവോ 200 രൂപയിൽ അധികമല്ലാത്ത തുക പിഴയോ രണ്ടുംകൂടിയോ ശിക്ഷയായി നൽകും. അതുപോലെ കൂടുതൽ ടോൾതുകയോ മറ്റെന്തെങ്കിലും ടോൾതുകയോ ചോദിക്കുകയോ വാങ്ങുകയോ നിയമവിരുദ്ധമായി വസ്തുവകകൾ തടഞ്ഞുവയ്ക്കുകയോ ലേലത്തിൽ വിൽക്കുകയോ പണംപിടുങ്ങുകയോ ചെയ്താൽ അവരെ മുൻ പറഞ്ഞ ശിക്ഷകൾക്ക് വിധേയമാക്കും. കൃത്യനിർവ്വഹണത്തിന് ഉത്തരവാദപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെ തടസ്സം ചെയ്യുന്നവരെ 100 രൂപയിൽകുറയാത്ത പൈനിനു വിധേയമാക്കും. ഗവൺമെൻറ് അധികാരപ്പെടുത്തിയ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ പരാതിയിൻമേൽ മാത്രമേ മജിസ്ട്രേട്ടുകോടതി കേസ് കൈകാര്യം ചെയ്യാവൂ എന്നു വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ഒരു പാലത്തിൻമേലുള്ള ടോൾ എത്രയാണ് എന്ന് കാണിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പട്ടിക പാലങ്ങളുടെ തുടക്കസ്ഥലത്ത് എല്ലാവർക്കും നന്നായി കാണത്തക്ക രീതിയിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കണമെന്ന വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ഇവയൊക്കെയാണ് ഈ ബില്ലിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട വ്യവസ്ഥകൾ. സവിശേഷമായ ശ്രദ്ധയ്ക്ക് വിധേയമാകേണ്ട ഒരു വ്യവസ്ഥയാണ് ബ്രിഡ്ജസ് ആൻഡ് റോഡ്സ് ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കുന്നു എന്നത്. ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള ടോളോ നികുതിയോ ലെവിയോ ടാക്സോ ഒക്കെ പിരിക്കുമ്പോൾ അതു സർക്കാരിൻറെ കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽ പെന്നു ലയിക്കുകയാണ് സാധാരണ പതിവ്. അതിൽ നിന്നു വ്യത്യസ്തമാണ് ഈ ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥ. റോഡ് ഡെവലപ്പ്മെൻറ് ഫണ്ട്, ഹൈവേയ്സ് ബിൽപ്രകാരം റിയലൈസ്ചെയ്യാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ള ബെറ്റർമെൻറ് ചാർജസ് ഒക്കെക്കൂടി ചേർത്ത് ഒരു പ്രത്യേക ഫണ്ട് എന്ന നിലയിൽ കോൺസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടുചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞാൽ നമ്മുടെ ഗതാഗതവികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കു മാത്രമായി അതുപയോഗിക്കാൻ കഴിയും എന്നത് പ്രത്യേകമായി എല്ലാ മെമ്പർമാരും കണക്കിലെടുക്കണമെന്നു ഞാനഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. 15 ലക്ഷം രൂപ ചെലവുവരുന്ന പാലങ്ങളുടെമേൽ മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ ഈ തുക പിരിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നത്. അതിനാൽ വളരെ പരിമിതമായ തുക മാത്രമേ കിട്ടുമെന്നുള്ളത് ഒരു സത്യമാണ്. അത്ര തുച്ഛമായ തുകയാണെങ്കിൽത്തന്നെയും നാളെ വളരെ വിപുലമായ ഒരു ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കാനുള്ള ഒരു ശ്രമത്തിൻറെ മുന്നോടിയെന്ന നിലയിൽ ഈ നിയമത്തെ കാണുമെന്നു ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു. ഇവിടെ ചില ഭേദഗതികളും വന്നിട്ടുണ്ട്. 15 ലക്ഷം രൂപ എന്നു വച്ചിട്ടുള്ളതു താഴ്ത്തിക്കൊണ്ടുവരണമെന്നുള്ള ഒരു നിർദ്ദേശം വന്നിട്ടുണ്ട്. ടോളിൻറെ റേറ്റ് എന്തായിരിക്കുമെന്ന് നിർണ്ണയിക്കണം, എത്ര ആണ്ടത്തേക്കു പിരിക്കണം എന്നെല്ലാമുള്ളതിന് ചില നിർദ്ദേശങ്ങളും വന്നു. ഓരോ പാലത്തിനും എന്തു തുകയാണ് ചെലവാകുന്നത് എന്നുള്ളതിനെ ആസ്പദമാക്കി വേണം തുക എന്തായിരിക്കണം, എത്രകാലത്തേയ്ക്കായിരിക്കണം എന്നു തീരുമാനിക്കേണ്ടതെന്ന്. അതുകൊണ്ട് ഈ സമയത്ത് അതു നിർണ്ണയിക്കുന്നത് ശരിയായിരിക്കുമോ എന്നെനിക്കു സംശയമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാരുടെ നിർദ്ദേശം ഏതു രീതിയിലാണെന്നു കണ്ടറിഞ്ഞതിനുശേഷം മാത്രമേ അതെപ്പറ്റി വിശദമായി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സംസാരിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളു. സഭയുടെ എല്ലാ ഭാഗത്തുനിന്നും ക്രിയാത്മകമായ നിർദ്ദേശങ്ങളുണ്ടാകണമെന്നഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട്, ഈ ബിൽ അംഗീകരിക്കുന്നതിനനുകൂലമായ സമീപനമുണ്ടാകുമെന്നു വിശ്വസിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

Shri N. I. Devassy kutty: Sir, I move that the Bill be circulated for eliciting public opinion up to 31-1-1977".

Mr.Speaker: Similar amendments need not be moved.

Shri E. Gopalakrishna Menon: Sir, I move that the Bill be referred to a Select Committee.

Mr. Speaker: Similar amendments need not be moved.

[Mr. Deputy Speaker in the Chair]

10 A.M.

ശ്രീ. എൻ. ഐ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി: സർ, 1976 ജനുവരി ഒന്നാം തീയതിക്കുശേഷം ഗതാഗതത്തിന് തുറന്നുകൊടുക്കുന്ന എല്ലാ പാലങ്ങളിൻമേൽക്കൂടിയും പോകുന്ന എല്ലാ വാഹനമുടമസ്ഥരും സഞ്ചരിക്കുന്നവരും ചുങ്കം കൊടുക്കണമെന്നാണ് ഈ ബില്ലിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. നാഷണൽ ഹൈവേയിലെ എല്ലാ പാലങ്ങളും ഒഴിവാക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളതു ഒരു വസ്തുതയാണ്. എങ്കിലും ഈ ബില്ലിന്റെ ഉദ്ദേശ ലക്ഷ്യങ്ങളിൽ പറയുന്ന കണക്കുകൂടി വച്ച് നോക്കിയാൽ ഇപ്പോഴത്തെ പതിനഞ്ചുലക്ഷംരൂപയിൽ കൂടുതൽ ചെലവ് വന്നിട്ടുള്ള പാലങ്ങളും 345 ഓളം വരുമെന്നാണ്. 1976 ജനുവരി 1-ാം തീയതിക്കുശേഷം ഇന്നുവരെ തുറക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള പാലങ്ങളും വേറെയും വരും. അതിനുംപുറമെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രസംഗത്തിൽ പറഞ്ഞ നിലയ്ക്ക് വരുന്ന പാലങ്ങളും വരും. അങ്ങനെ മൊത്തം കണക്കുനോക്കുകയാണെങ്കിൽ വേറെയും വന്നേയ്ക്കും. അങ്ങനെയുള്ള പാലങ്ങൾക്കൊക്കെക്കൂടി ചുങ്കം കൊടുക്കണമെന്നു വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. അതുമാത്രമല്ല, ഈ ചുങ്കം കരാറായി ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുക്കുന്നതിന് ചുങ്കക്കാരെ നിയമിക്കണമെന്നും മൂന്നാം വകുപ്പിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. വളരെ പുരാതനകാലത്തേ ചുങ്കം പിരിക്കുന്നത് പാപമായിട്ട് പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. ചുങ്കക്കാരെ പാപികളായി പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. ദേവാലയങ്ങളിൽ പ്രാർത്ഥിക്കുന്നതിനുപോലും പ്രവേശനം നിഷേധിച്ചിരുന്നു. പുരാതന കാലം മുതലേ ചുങ്കം പിരിക്കുന്നത് പാപമാണെന്നു ധാരണ നിലനിൽക്കുന്നതിനാൽ ചുങ്കം പിരിക്കുക എന്ന ആശയം പറയുമ്പോഴും സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾക്ക് അതു ദഹിക്കാൻ വളരെ പ്രയാസമുണ്ട്.

ചുങ്കം പിരിക്കാനുള്ള ഈ ബില്ലിന്റെ ഫലമായിട്ടു വരുന്ന പൊതുജനശല്യം ആണ് ഈ ബില്ലിന്റെ പരിഗണനയിൽ നമ്മൾ കണക്കാക്കേണ്ടത്. കൃഷിക്കാർക്ക് ഗുണം കിട്ടുന്നുണ്ട്, തീർച്ചയായും നല്ല കാര്യമാണ്. കൃഷിക്കാരെ പരിഗണിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വളരെയധികം പറയുകയുണ്ടായി. പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഇതുകൊണ്ട് എത്രമാത്രം ശല്യം ഉണ്ടാകുന്നുവെന്നുള്ളത് പരിഗണിക്കേണ്ടത് പ്രധാനമായും രണ്ടുകാര്യങ്ങളാണ് മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുവേണം. നിയമസഭാസാമാജികന്മാർക്ക് പെട്ടെന്ന് ഈ ബിൽ വായിച്ചാൽ മനസ്സിലാകുമോ എന്നുള്ള രീതിയിൽ ഇത് സമർത്ഥമായിട്ട് എഴുതപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. അത് ഗവൺമെന്റ് റൂൾ ഉണ്ടാക്കുമ്പോൾ അതിൽ ഇതിനെപ്പറ്റി പറയും. അപ്പോൾ എത്രയായിരിക്കും ചുങ്കം എന്നുള്ളതും ഈ ചുങ്കം പിരിക്കുന്ന രീതിയും ഗവൺമെന്റ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റും പ്രകാരം ഉണ്ടാക്കുമെന്നാണ് വച്ചിട്ടുള്ളത്. റും പ്രകാരം ഉണ്ടാക്കുമ്പോൾ മാത്രമേ ഇത് എത്രത്തോളം പൊതുജനശല്യം ചെയ്യും എന്നു വിധി പറയാൻ നമുക്കു കഴിയുക. ഏതായാലും നമ്മെ എത്രത്തോളം ഇതു ശല്യം ചെയ്യും എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഭയപ്പെടേണ്ട ചില സൂചനകളും മറ്റു ചില വകുപ്പുകളിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു വളരെ ചുരുങ്ങിയ നിലയിലേ ചുങ്കം വരുകയുള്ളുവെന്ന്. 11-ാം വകുപ്പിൽ പറയുന്നത് ഏതെങ്കിലും വാഹനം ചുങ്കം കൊടുക്കാതെ കടന്നുപോകുന്നു വെങ്കിൽ ആ വാഹനം പിടിച്ചെടുക്കുന്നതിനും വേണ്ടിവന്നാൽ ലേലം ചെയ്തു വിൽക്കുന്നതിനും ആഫീസർമാർക്ക് അധികാരം ഉണ്ടായിരിക്കും എന്നാണ്. അങ്ങനെ ലേലം ചെയ്തു വിറ്റതിനുശേഷം ചുങ്കം എടുത്തതിനുശേഷം എന്തെങ്കിലും ബാക്കിയുണ്ടെങ്കിൽ ഉടമസ്ഥന് കിട്ടും എന്നാണ്. അപ്പോൾ എത്ര വലിയ ചുങ്കം ആയിരിക്കും. ചുങ്കം കഴിച്ച് എന്തെങ്കിലും ബാക്കിയുണ്ടെങ്കിൽ മടക്കിക്കിട്ടുമെന്ന സംശയസ്പദമായ വാക്ക് എഴുതിച്ചേർത്തതുകൊണ്ട് ഭയപ്പെടേണ്ട രീതിയിലാണ് ചുങ്കം വരാൻ പോകുന്നത്. അമിതമായ ചുങ്കം ചുമത്തുമെന്നുള്ള ഭയം എല്ലാ സാമാന്യജനങ്ങൾക്കും ഉണ്ടാകും.

ഈ ചുങ്കം പിരിക്കുന്നതിന് വളരെയധികം എതിർപ്പ് ജനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടാകുന്നു. കാരണം ഗതാഗതത്തിന്റെ സുഗമമായ നടത്തിപ്പിന് തടസം സൃഷ്ടിക്കും എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. നമുക്കറിയാം വളരെക്കാലങ്ങൾക്കു മുമ്പ് തൃശ്ശൂരിൽ നിന്നും തിരുവനന്തപുരത്ത് എത്തണമെങ്കിൽ എത്ര കടത്തു കടക്കണം. എത്ര കടത്തിൽ മണിക്കൂറുകൾ കാത്തുനിൽക്കണം. അങ്ങനെയുള്ള അസൗകര്യങ്ങൾക്കു ഒക്കെയും പാലത്തിൻമേൽക്കൂടി കാറിൽ കടന്നുപോകുമ്പോൾ എത്ര ആശ്വാസനിശ്വാസമാണുണ്ടാകുക. ഇത് എങ്ങനെ പിരിക്കുമെന്ന് ഈ ബില്ലിൽ പറഞ്ഞിട്ടില്ലായെങ്കിലും 11-ാം വകുപ്പിന്റെ സൂചനകൾ വച്ചുകൊണ്ട് അവിടെ ഒരു മുളവടി വരുമെന്നുള്ളത് തീർച്ചയാണ്. ചുങ്കം കൊടുക്കണമെങ്കിൽ, വാഹനങ്ങൾ തടഞ്ഞുനിറുത്തി ചുങ്കം പിരിക്കണമെങ്കിൽ ആയിരക്കണക്കിന് പാലങ്ങളുടെ മുമ്പിലും മുളവടി വരുമെന്നുള്ളത് തീർച്ചയാണ്. 11-ാം വകുപ്പിൽ പറയുന്ന സൂചനകൾ അനുസരിച്ച് തടഞ്ഞുനിറുത്തുന്നതിനും പിരിക്കുന്നതിനും ഉദ്യോഗസ്ഥനെ നിറുത്തുമെന്നും കൂടിയാണ്. അതുകൊണ്ട് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഏറ്റവും എതിർപ്പു ഉണ്ടാകുകയാണ്. പ്രാമാന്തരങ്ങളിൽ പാലത്തിൽക്കൂടി സഞ്ചരിക്കേണ്ട പൊതുജനങ്ങൾക്ക് നദികളും പുഴകളും ആറുകളും തോടുകളും കൊണ്ടു സമൃദ്ധമായ കേരളത്തിൽ എവിടെ പാലം വരുമോ അവിടെ വാഹനം നിറുത്തി ചുങ്കം കൊടുത്തു കടന്നുപോകുക എന്നുള്ളത് എത്ര വലിയ വിഷമമാണ്.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഇതൊക്കെ ഗവൺമെൻറ് ആലോചിച്ചതാണല്ലോ?

ശ്രീ. എൻ. ഐ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി: ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥകളാണ് പറയുന്നത്. ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥകളെക്കുറിച്ച് പറയാനായിട്ട് സമയം അനുവദിക്കണം. ഗവൺമെൻറ് ആലോചിച്ചാൽ മാത്രം പോരല്ലോ, നിയമസഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ അപാകതകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കേണ്ടതാണ് നിയമസഭാസാമാജികന്മാരുടെ കടമകൂടിയാണ്. ആത്യാവശ്യംവേണ്ട കാര്യങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ സമയം വേണം.

ഏതായാലും ഇങ്ങനെയുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകളൊക്കെ ഈ യാത്രക്കാർക്ക് വരുത്തുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഗവൺമെൻറിന് പുതിയ പാലങ്ങൾ കെട്ടാൻ പണമില്ല ലക്ഷങ്ങൾ പണം വേണ്ടിവരുമെന്നു പറഞ്ഞു ചുങ്കം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പിരിക്കുന്ന രീതി ഒരിക്കലും നല്ലതല്ല. കടന്നുപോകുന്ന പാലങ്ങളിൽ നിറുത്തിയിരിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ചോദിക്കുന്ന ചുങ്കം കൊടുത്തു കൊണ്ടു സഞ്ചരിക്കണമെന്നുവന്നാൽ വളരെയധികം വിഷമമുള്ള കാര്യമാണ്. വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കിത്തീർക്കും.

അഞ്ചാം വകുപ്പനുസരിച്ച് ഗവൺമെൻറ് കാറിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നവർക്ക് ചുങ്കം കൊടുക്കേണ്ടായെന്നു വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെ വരുമ്പോഴും, എം. എൽ. എ. മാർ എന്നുള്ള നിലയിൽ ഞങ്ങൾക്ക് നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിൽ സഞ്ചരിക്കേണ്ടിവരും, നിയമസഭാനടപടികളിൽ പങ്കെടുക്കുന്നതിന് ഇങ്ങോട്ടു വരേണ്ടിവരും. മന്ത്രിയായിരുന്നാൽ ചുങ്കം കൊടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കാത്തുനിൽക്കേണ്ടിവരുന്നില്ല. കാലതാമസം ഉണ്ടാകുകയില്ല. എം. എൽ. എ. മാർ ഈ ചുങ്കം കൊടുത്തുകൊടുത്തു വരികയാണെങ്കിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ഈ സഭ പിരിച്ചുവിട്ടു കഴിഞ്ഞതിനുശേഷമായിരിക്കും എത്താൻ കഴിയുക. എനിക്കു പറയുവാനുള്ളത്, ഈ ചുങ്കം പിരിക്കുന്നത് നല്ലതാണെന്ന അഭിപ്രായമല്ല; പിരിക്കാനാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും ഗവൺമെൻറും തീർച്ചപ്പെടുത്തുന്നതെങ്കിൽ പൊതുജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയിട്ട് ഈ അസംബ്ലിയിൽ വരുന്ന ഞങ്ങളുടെ പാസ് കാണിച്ചാൽ ചുങ്കം വാങ്ങാതെയിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൂടി എഴുതിച്ചേർക്കണമെന്നാണ്.

സർ, ഇതിൽ വാഹനത്തിൻെറ കൈവശക്കാരൻ കൊടുക്കണമെന്നാണ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ക്ലാസ് 2-ൽ പറയുന്നത് ഈ ചുങ്കം കൊടുക്കേണ്ടത് വാഹനത്തിൻെറ കൈവശക്കാരനാണെന്നാണ്. വളരെയധികം ആശയക്കുഴപ്പമുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു വ്യവസ്ഥയാണിത്. ഞാൻ തൃശ്ശൂരിൽനിന്ന് ഒരു ടാക്സി വിളിച്ചുകൊണ്ട് ഗ്രാമാന്തരങ്ങളിൽക്കൂടി പാലങ്ങളിൽക്കൂടി ഒക്കെ കടന്നു തിരുവനന്തപുരത്തേക്കു വരുന്നു എന്നു സങ്കൽപ്പിക്കുക. ആരാണ് ചുങ്കം കൊടുക്കേണ്ടത്? ടാക്സിയുടമസ്ഥനാണോ? ടാക്സി കൈവശമിരിക്കുന്ന ഞാനാണോ? വാഹനത്തിൻെറ ഉടമസ്ഥനല്ല, വാഹനത്തിൻെറ തൽക്കാലകൈവശക്കാരനായ ഞാൻ ആണ് ചുങ്കംകൊടുക്കേണ്ടത് എന്ന അവസ്ഥ വന്നുചേരുമെന്നുള്ള ഒരപാകത ഇങ്ങനെയൊരു വകുപ്പ് എഴുതിച്ചേർക്കുമ്പോൾ വരുന്നുണ്ട്.

ഏതായാലും ഞാൻ കൂടുതലായിട്ട് ഒന്നും പറയുന്നില്ല. ചുങ്കം പിരിക്കുക എന്നുള്ളത് നമുക്ക് നല്ലകാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാനായിട്ട് ആവശ്യമുള്ള ഒരു കാര്യമാണെങ്കിലും, ചുങ്കം മുഴുവൻ കംപൗണ്ട് ചെയ്യുന്ന കാര്യത്തെപ്പറ്റി ഇതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 7-ാം വകുപ്പനുസരിച്ച് കംപൗണ്ടുചെയ്യാം എന്നാണ്. കംപൗണ്ട് ചെയ്യുക എന്നു പറഞ്ഞാൽ അർത്ഥം വേറെ ഒരു വാഹനനികുതി കൊടുക്കുക എന്നുള്ളതല്ലേ? അതായത് ചുങ്കം കംപൗണ്ടു ചെയ്യാനും ഒരു മൊത്തം സംഖ്യ വാഹന ഉടമകളുടെ കൈയിൽനിന്നു വാങ്ങുന്നതിനും ഉള്ള ഏർപ്പാട് ഈ ബില്ലിൽ വ്യവസ്ഥചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ തീർച്ചയായും ഇതൊരു നികുതിയായി പരിണമിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഇത് ഒരു നികുതിബിൽ അല്ലേ? നികുതി പിരിക്കുക എന്നുള്ള ആശയമായിട്ട് ഈ കംപൗണ്ടിംഗ് പരിണമിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഇത് നികുതി ബിൽ എന്നുള്ളതിൽക്കവിഞ്ഞു മറ്റു രീതിയിലൊന്നും കണക്കാക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ഏതായാലും ഇത് ഒരു പ്രാചീനമായ ആശയമാണെന്നുള്ളതിനു യാതൊരു തർക്കവുമില്ല. പഴയ വീഞ്ഞ് ഒരു പുതിയ കുപ്പിയിലാക്കി കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നു എന്നതിൽക്കവിഞ്ഞു പ്രാധാന്യമില്ല. ഞാൻ ഇതിനെ എതിർക്കുന്നില്ലെങ്കിലും ഇതു കാലത്തിനു യോജിച്ച ഒരു ബില്ലല്ലെന്നു പറയേണ്ടിവന്നതിൽ എനിക്കു ഖേദമുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഇപ്പോഴത്തെ സഭയുടെ പരിഗണനയിലുള്ള ഈ ബിൽ കൂടാതെ ആർഡർ പേപ്പറിൽ അപ്രൊപ്രിയേഷൻ ബിൽ ഉൾപ്പെടെ അഞ്ചുബിൽ ഉണ്ട്. ഈ ബില്ലുകളുടെ പരിഗണന ഇന്നു പൂർത്തിയാക്കണമെന്നാണു വച്ചിരിക്കുന്നത്. ഭരണകക്ഷിയംഗങ്ങൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ ചെയറിനോടു സഹകരിക്കണമെന്നു അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീമതി പെണ്ണമ്മ ജേക്കബ്: സർ, ഈ ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനു വിടണമെന്ന അഭിപ്രായത്തോടു ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക്, പ്രത്യേകിച്ച്. റോഡ് വീതികൂട്ടുന്നതിനും ചില റോഡുകളോടനുബന്ധിച്ച് പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും, സാമ്പത്തികബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് ശരിയാണ്. എങ്കിൽക്കൂടി, വിവിധ നികുതികൊണ്ട് കഷ്ടപ്പെടുന്ന കൃഷിക്കാരെയും പൊതുജനങ്ങളെയാകെത്തന്നെയും ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്ന ഒരു ബില്ലാണ് ചുങ്കം ചുമത്തുന്ന ഈ ബിൽ. പല റോഡുകളും നന്നാക്കേണ്ടതുണ്ട്. പല പാലങ്ങളും നിർമ്മിക്കേണ്ടതുണ്ട്. നൂറു കണക്കിനല്ല ആയിരിക്കണക്കിന് പാലങ്ങൾ തന്നെ നമുക്ക് പണിതെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. പക്ഷെ ഇത്തരം ഒരു നികുതി ചുമത്തിയാൽ കിട്ടുന്ന ഫണ്ട് കുറഞ്ഞ തോതിലായിരിക്കും ; കാരണം നമുക്കറിയാം ; പണ്ട് കൊച്ചിയിൽനിന്ന് തിരുവിതാംകൂറിലേക്ക് പുകയില കടത്തിക്കൊണ്ടു വരുന്നത് നിരോധിച്ചിരുന്നു. ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെ ഇതിനുവേണ്ടി അന്നത്തെ സർക്കാർ നിയോഗിച്ചിരുന്നു. പുകയിലച്ചുമട്ടുകാർ പുകയിലയുമായി വരുമ്പോൾ ചെക്കുപോസ്റ്റുകളിൽ അവർക്ക് അനധികൃതമായ സംഭാവന നൽകിക്കൊണ്ട് പുകയിലച്ചുമട്ടുകാർ അവരുടെ കാര്യം നടത്തുകയും കൊച്ചിയിൽനിന്ന് തിരുവിതാംകൂറിലേക്ക് പുകയില കടന്നുവരുകയും ചെയ്തിരുന്നു. അതുപോലെ കഴിവുള്ളവർ യാതൊരു ചുങ്കവും കൊടുക്കാതെ കടന്നുപൊവുകയും പൊതുജനങ്ങളിൽനിന്ന് ചുങ്കം സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ട് ആർക്കും ബുദ്ധിപ്പാടുണ്ടാക്കാതിക്കാൻ, ഈ ബിൽ പാസാക്കാതിരിക്കുന്നതായിരിക്കും ഉത്തമം എന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ഞങ്ങൾ ക്രൈസ്തവർ വിശ്വസിക്കുന്ന വിശുദ്ധവേദപുസ്തകത്തിൽ ഒരുദ്യോഗത്ത് ചുങ്കക്കാരിൽ പ്രധാനിയായ സഖായിയെക്കുറിച്ച് പരാമർശിക്കുന്നത് ഹിന്ദുക്കളായ ആളുകളും കേട്ടിരിക്കും. ചുങ്കക്കാരിൽ പ്രധാനിയായ സഖായി പൊക്കം കുറഞ്ഞവനായിരുന്നു. അദ്ധ്വാനിക്കുന്നവരുടെയും ഭാരംചുമക്കുന്നവരുടെയും ആശ്രയകേന്ദ്രമായ ക്രിസ്തുദേവൻ യെറീഹയിൽ കൂടി കടന്നുപോയപ്പോൾ മുടന്തനും പൊക്കം കുറഞ്ഞവനുമായ സഖായി വൃക്ഷത്തിൽ കയറി ഏറ്റവും ഉച്ചത്തിൽ ഒളിച്ചിരുന്നുകൊണ്ട് കുനിഞ്ഞു നോക്കി. ക്രിസ്തുദേവൻ അദ്ദേഹത്തെ കാണരുത്. സഖായിക്ക് ക്രിസ്തുദേവനെ കാണുകയും വേണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ ഞാൻ സഖായിയോടുപമിക്കുന്നില്ല. ഇന്നലെ ഒരു മന്ത്രി കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് ഒരു ക്രിസ്മസ് സമ്മാനം നൽകി. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്, അങ്ങ് ഒരു പുതിയ മന്ത്രിയാണ്. അങ്ങയുടെ സൽപ്പേര് നിലനിൽക്കണമെങ്കിൽ ചുങ്കക്കാരനായ സഖായിയുടെ ഈ പിരിവ് ഒന്ന് അവസാനിപ്പിക്കണം. അദ്ദേഹംപോലും ക്രിസ്തുവിനെ കണ്ടപ്പോൾ ഇറങ്ങിവരികയും സാഷ്ടാംഗം കുമ്പിടുകയും ഇനി ചുങ്കംപിരിക്കുകയില്ല എന്ന് പറയുകയും ചെയ്തു. സഖായി പണ്ടുചെയ്ത വൃത്തികേടുകൾ എല്ലാം അവസാനിപ്പിച്ച രീതിയിൽ, സഖായിയെ നല്ലകാര്യത്തിൽ അനുകരിച്ചുകൊണ്ട്, ഈ ബിൽ കേരളത്തിലെ പൊതുജനങ്ങളെ എല്ലാത്തരത്തിലും ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്ന ഒന്നാകയാൽ ഇന്നുതന്നെ ഈ പ്രസ്ഥാനത്തിൽ നിന്ന് വിടചോദിക്കണം എന്ന അപേക്ഷയോടുകൂടി ഇതു പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് വിടണമെന്ന് ഞാൻ ഒരിക്കൽക്കൂടി ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ജോൺ മാഞ്ഞൂരാൻ : സർ, ഈ ബില്ല് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനു വിടണമെന്ന ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ പിൻതാങ്ങുന്നു. ബില്ലിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിലേക്ക് വരുന്നതിനു മുമ്പ്, അതിന്റെ സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ് ഓഫ് ഒബ്ജക്റ്റ്സ് ആൻഡ് റീസൺസ് വായിച്ചാൽ ഈ സർക്കാർ അവലംബിക്കുന്ന പൊതുജനവഞ്ചനയുടെ പ്രതിരൂപമാണ് ഈ ബിൽ എന്നു മനസിലാവും. ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സാക്ഷാൽ ധനകാര്യ മന്ത്രി അന്നു പറഞ്ഞു, ഒരൊറ്റ നികുതിയും ഇല്ലാത്ത ബഡ്ജറ്റാണെന്ന്. അന്നുതന്നെ ഞങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു നിങ്ങൾ ഇത് പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞ ശേഷം പ്രത്യക്ഷമായും പരോക്ഷമായും ഞങ്ങളെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്ന നികുതിയുമായി വരും എന്ന്. അങ്ങനെ പരോക്ഷമായ നികുതി ചുമത്തൽ ആണ് നമ്മുടെ കൊച്ചുപങ്കജാക്ഷൻ മന്ത്രി ആദ്യമായിട്ട് ഇവിടെ ചെയ്യിരിക്കുന്നത്. ഈ നികുതി എങ്ങനെ വരുന്നു? എന്തെല്ലാം കുഴപ്പങ്ങൾ വരുന്നു? മന്ത്രിമാർക്ക് കാറും പോലീസും എല്ലാം ഉള്ളതുകൊണ്ട് പറയും; പക്ഷേ മനുഷ്യന് സഞ്ചരിക്കാൻ വേഗത കുറയും. ബിസിനസുകാർക്ക് ബിസിനസിന് വേഗത വേണം; അതിന് വേഗത കുറയും. നമ്മുടെ ബേബി മന്ത്രിക്കൊക്കെ അറിയാം ചുങ്കം കൊടുക്കണം, അതിന് തടസ്സങ്ങൾ ഉണ്ടാകും, തർക്കങ്ങൾ ഉണ്ടാകും. അപ്പോൾ എല്ലാത്തിനു മുപരിയായി, ഈ ഗവൺമെന്റ് അനുവർത്തിച്ചുവരുന്ന വഞ്ചന പൊതുജനങ്ങൾ അറിയാൻതന്നെ ഇത് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനു വിടണം. ഇത് നികുതിയല്ലേ സർ? എന്താണ് പറയുന്നത് പാലങ്ങൾ ഇത്ര ബഡ്ജറ്റു ചെയ്തു, അതിന് കാശില്ല എന്നാണ്. ബഡ്ജറ്റ് ചെയ്തപ്പോൾ അറിഞ്ഞുകൂടേ ഈ നൂറുരൂപകൊണ്ടും ഇരുന്നൂറു രൂപകൊണ്ടും ഇത് നടക്കുകയില്ലെന്ന്? നിങ്ങൾ ഇങ്ങനെ നികുതിയില്ലാത്ത ഒരു ബഡ്ജറ് അവതരിപ്പിച്ചെന്ന് പ്രഖ്യാതി നേടുന്നതിനുവേണ്ടിയും ജനങ്ങളെ വഞ്ചിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയും. ചെയ്തുകഴിഞ്ഞിട്ട് അതിന്റെ തുടർച്ചയായിട്ടാണ് ഇതു കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. ഇനിവരും—ഇറിഗേഷൻ ടാക്സ്, നടപ്പു ടാക്സ്, ഇരിപ്പു ടാക്സ് സർവ്വെ ടാക്സും വരും.

സർ, ഇതിന്റെ മർമ്മം കിടക്കുന്നത് അവിടെയാണ്. ഇതിനുംപുറമേ ഈ സർക്കാർ പാവപ്പെട്ടവനെ ദ്രോഹിക്കുകയാണ്. ഇതിന് സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുവാദം വേണ്ടായോ? എമർജൻസി കൊണ്ടുവന്ന് ഇരുപതിന പരിപാടിയിൽ അങ്ങനെ മുങ്ങിക്കഴിയുകയാണ്. ഇരുപതിന പരിപാടിയെ സപ്പോർട്ട് ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ പറയുമെന്ന് പറഞ്ഞു. അതിന് ഞങ്ങളില്ല. പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണംകൊണ്ട് മുതലാളിമാർക്കും മറ്റുമാണ് ഗുണമുള്ളത്. അവരിൽനിന്നും കൂടുതൽ ടാക്സ് ഈടാക്കണം. ബറ്റർമെന്റ് ടാക്സ് ഉണ്ട്. ഒരു ഭാര്യ പ്രസവവേദനകൊണ്ട് പിടയുമ്പോൾ അവരെ കാണുന്നതിനുവേണ്ടി പോകുന്ന ഭർത്താവിന് ഭാര്യ പ്രസവിച്ച് കുട്ടിമരിച്ചാലും എത്താൻ സാധിക്കാത്ത ഏർപ്പാട് പങ്കജാക്ഷൻ മന്ത്രി ചെയ്യണമോയെന്ന് ആലോചിച്ചാൽ കൊള്ളാം. പണ്ടാരോ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട് 'പൊതുജനം കഴുതയാണെന്ന്' അവരെ കണക്കിലെടുത്ത് അവരുടെ അഭിപ്രായം അറിയാതെ ഇത്ര അടിയന്തിര സ്വഭാവത്തോടുകൂടി പാസാക്കേണ്ട കാര്യമുണ്ടോ?

സർ, ഭരണകക്ഷി അംഗമായ ശ്രീമാൻ ദേവസിക്കുട്ടി ഇത്രയും നല്ലൊരു പ്രസംഗം ഇതിനുമുമ്പ് ചെയ്തതായി ഓർക്കുന്നില്ല. അദ്ദേഹം യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ രാജ്യത്തെ പാവപ്പെട്ടവന്റെ വികാരങ്ങളെ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് പ്രസംഗിച്ചത്. ക്രിസ്തുദേവൻ ചുങ്കക്കാരോട് കൂടിയിരുന്ന് ഭക്ഷിച്ചതിന് പരീശൻമാർ അദ്ദേഹത്തെ കുറ്റം പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ദുർബുദ്ധികളും കള്ളൻമാരും ആയ പരീശൻമാരുടെ മനസ് മാറ്റിയെടുക്കാൻ ക്രിസ്തു ശ്രമിച്ചതുപോലെ പങ്കജാക്ഷൻ മന്ത്രിയുടെ മനസും.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മാറ്റിയെടുക്കാൻ ശ്രീമാൻ ദേവസിക്കുട്ടി ശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. ദേവസിക്കുട്ടി പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളും കൊണ്ടുതന്നെ ഇവരുടെ വഞ്ചന പുറത്തുകാണിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ജനങ്ങളുടെ പേരിൽ നികുതി അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നതായതുകൊണ്ട് ഇത് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് വിടണമെന്ന് ഞാൻ ശക്തിയായി ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. തോമസ് : സർ, ഞാൻ ഈ ബില്ലിനെ തത്വത്തിൽ എതിർക്കുകയാണ്. കാരണമെന്താണെന്നുവച്ചാൽ ഈ ബിൽ കൊണ്ട് ഒരു ഡബിൾ ടാക്സാണ് വരുന്നത്. ഇന്ന് വാഹനങ്ങൾ നിരത്തിലൂടെ സഞ്ചരിക്കുന്നതിന് വാഹനങ്ങൾക്ക് ടാക്സുണ്ട്. പൊതുനിരത്തുകൾ, സർക്കാർ വക പാലങ്ങൾ, മറ്റ് നിരത്തുകൾ ഇവയിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നതിന് വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സ് ചുമത്തുന്നുണ്ട്. ആ നികുതി വാഹനത്തിന്റെമേൽ നിലനിൽക്കുന്ന ഈ കാലത്ത് വീണ്ടും വാഹനത്തിന്റെമേൽ പുതിയൊരു നികുതി വരികയാണ്. അത് നീതീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമോ, നിയമ വിരുദ്ധമല്ലേയെന്ന് ആലോചിക്കേണ്ടതാണ്. ഇത് ഡബിൾ ടാക്സായതുകൊണ്ട് ആ ഒരു കാരണത്തിൻമേൽ ഈ നിയമം നിലനിൽക്കുന്നതല്ലെന്ന അഭിപ്രായം എനിക്കുണ്ട്.

സർ, രണ്ടാമതായി നിയമത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറയുമ്പോൾ ഈ നിയമം നടപ്പിലാക്കുന്നതുവഴി സർക്കാർ എന്തു വരുമാനമാണ് ഇതിൽനിന്നും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നതെന്ന് ഞങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടില്ല. ഈ രാജ്യത്ത് പതിനഞ്ച് ലക്ഷം രൂപയിൽ കൂടുതൽ മുടക്കി 1976 നുശേഷം തുറന്നിട്ടുള്ള എത്ര പാലങ്ങളുണ്ട്. എത്ര വാഹനങ്ങളുണ്ട്. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് എന്ന് പറയുന്ന ആ ഇനത്തിൽ വരുന്ന എത്ര വാഹനങ്ങൾ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ട്. ഈ വാഹനങ്ങൾ എത്ര പ്രാവശ്യം ഈ പാലത്തിലൂടെ സഞ്ചരിക്കാം. തിരിച്ചുവരുമ്പോൾ നികുതി കൊടുക്കണമോ, എന്തുതുക ഇതുമൂലം കിട്ടും എന്നെല്ലാമുള്ള കാര്യങ്ങളൊന്നും സഭയെ ബോധ്യപ്പെടുത്താതെയാണ് ഈ നിയമം കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്.

സർ, മൂന്നാമത്തെ കാര്യം ഈ ഒരു ദിവസം ഈ ഒരു പാലത്തിലൂടെ എത്ര വാഹനങ്ങൾ സഞ്ചരിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ. അതും ഇല്ല. ഒരു വാഹനം ഒരു ദിവസം എത്ര പ്രാവശ്യം പാലം കടക്കാം. എന്നിങ്ങനെയുള്ള കാര്യങ്ങളൊന്നും ഈ ബില്ലിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാതെ പാസാക്കുന്നത് ശരിയല്ല. വാഹനങ്ങൾക്ക് എന്ത് നികുതി ഈടാക്കണമെന്ന് നിശ്ചയിച്ചിട്ടില്ല. ഒരു പ്രാവശ്യം നികുതി ഈടാക്കിയാൽ അത് ഒരു ദിവസത്തേയ്ക്ക് മതിയോ എന്നുള്ളതും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടില്ല. അതിന് എക്സിക്യൂട്ടീവ് അതോറിറ്റിയ്ക്ക് സർക്കാർ അധികാരം കൊടുക്കുന്നത് എങ്ങനെയാണ്. ഈ കാരണങ്ങളാൽതന്നെ ഇത് പാസ്സാക്കാൻ പാടില്ല. പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. യുടെ വകയായി ഒന്നു രണ്ടു നികുതികൾ ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഉദ്ദേശശുദ്ധിയെ ഞാൻ ചോദ്യം ചെയ്യുന്നില്ല. വേറെ വഴികളുണ്ട് നികുതി പിരിക്കാൻ. ഞങ്ങളുടെ കോട്ടയത്ത് ഈയിടെ ഒരു പിരിവുണ്ടായി. സ്റ്റാർ നൈറ്റ്. പത്ത് ലക്ഷം രൂപ പിരിച്ചു. നാലായിരവും അയ്യായിരവും രൂപ ഒരാളിൽനിന്നും ഈടാക്കി. എത്ര വേണമെങ്കിലും തരും. കളക്ടർ വന്ന് 1000 രൂപ വേണമെന്നു പറയും, സെയിൽസ് ടാക്സ് ഉദ്യോഗസ്ഥനും വന്ന് ആയിരം, രൂപ വേണമെന്ന്, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ നിയന്ത്രിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥനും വന്ന് ആയിരം രൂപ വേണമെന്ന് പറയും, അയ്യായിരം രൂപവരെ ഈടാക്കിയ സംഭവങ്ങളും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതിന് ആരാണ് അധികാരം കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്? അതിന് രാജ്യത്ത് നിയമമുണ്ടോ ? സർക്കാർ അറിഞ്ഞ് പിരിവ് നടത്താനുള്ള നിയമം പാസാക്കിയിട്ടുണ്ടോ ? അവിടെ നടത്തിയ വിവരങ്ങൾ പത്രങ്ങളിൽ വായിച്ചുകാണും. 7 ലക്ഷം രൂപ അനാവശ്യമായി ചെലവു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ളതു് ഒരു വസ്തുതയാണു്. ഇങ്ങനെ എല്ലാ കൊല്ലവും ഉണ്ടു്. കഴിഞ്ഞ കൊല്ലം തൃശ്ശൂരിൽ ആയിരുന്നു. ഇതിനെല്ലാം പിരിക്കാമെങ്കിൽ വണ്ടി ഓടിക്കുന്നതിനും പാലം പണിയുന്നതിനുമെല്ലാം പിരിക്കുന്നതിന യാതൊരു തകരാറുമില്ല. ഈ ഒന്നര ചക്രത്തിന്റെ ഏർപ്പാടു് വേണമോയെന്നു് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തീരുമാനിക്കണം. ഒരു പാലം പണിയണമെങ്കിൽ അതിനുള്ള ഏർപ്പാടു് വേണം. ഇതിനെക്കാൾ ഒരു നിശ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതാണു് ഭംഗി. രാജ്യത്തെ ആളുകളോടു് പണം വാങ്ങിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു ജസ്റ്റിഫിക്കേഷൻ വേണം. യാതൊരു കാരണവുമില്ലാതെയാതൊരു നിയമവും ഇല്ലാതെ ആണു് പിരിക്കുന്നത്. സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ പണപിരിവു് നടത്തരുതെന്നു് പറഞ്ഞു. അതു് വന്നു് പിറ്റെ ദിവസം തുടങ്ങിയതാണു് സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെ ശല്യം. അനാവശ്യമായ സംഗതികൾക്കുവേണ്ടി പണപ്പിരിവു് നടത്താമെങ്കിൽ പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനുവേണ്ടിയും മറ്റും പണം പിരിച്ചു കൂടായോ ? പണമില്ലാത്ത ബുദ്ധിമുട്ടു് മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടു് തന്നെ ഈ വിധത്തിലുള്ള പണപിരിവു് നടത്തുന്ന ഈ നാട്ടിൽ എത്ര സംഖ്യ വേണമെങ്കിലും യാതൊരു കണ്ണിൽ ചോരയുമില്ലാതെ പിരിക്കാൻ കഴിയും. അതുകൊണ്ടു് ഈ നിയമത്തിനു് യാതൊരു പ്രസക്തിയുമില്ല. ഇതു് തള്ളിക്കളയേണ്ടതാണു്. ഈ ബില്ലിലെ വേറൊരു വശം എക്സിക്യൂട്ടീവിനു് എല്ലാ അധികാരവും കൊടുത്തിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണു്. ഇതിനെക്കുറിച്ചു് ദീർഘമായി സംസാരിച്ചാൽ സ്പീക്കർ അനുവദിക്കാതെ വരുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടു് ബാക്കി കാര്യങ്ങൾ ഞാൻ ഒന്നു് രണ്ടു് അമെൻറുമെൻറുകൾ കൊടുത്തിട്ടുള്ളതിനെപ്പറ്റി സംസാരിക്കുമ്പോൾ പറയാം. ഈ വക കാര്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുക്കണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. എൻ. ചന്ദ്രസേനൻ : സർ, ഈ ബില്ലു് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനു് വിടണമെന്ന അഭിപ്രായമാണു് എനിക്കുള്ളതു്. ഇന്നലെയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്തുമന്ത്രി ഇതുപോലൊരു ബില്ലു് ഈ സഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇന്നും ഒരു ബില്ലു് അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണു് ബഡ്ജറ്റു് സമ്മേളനം കൂടുന്നതിനു് ഇനി ഒരു മാസമേ കഷ്ടിച്ചുള്ളു. അതിനുമുമ്പു് ഇത്ര തിടുക്കം പിടിച്ചു് സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യതയുള്ള ബില്ലുകൾ എന്തിനാണു് അവതരിപ്പിക്കുന്നതെന്നു് ഞാനാലോചിക്കുകയാണു്. ഈ രാജ്യത്തു് പാലങ്ങളും റോഡുകളും നിർമ്മിക്കുന്നതിനു് തീർച്ചയായും പണം ആവശ്യമാണു്. 1976 ജനുവരി ഒന്നിനുശേഷം തുറക്കപ്പെട്ട പതിനഞ്ചു ലക്ഷത്തിൽ കൂടുതൽ ചെലവഴിച്ചിട്ടുള്ള പാലങ്ങൾക്കു് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന ഈബിൽകൊണ്ടു് എന്തുതുക കിട്ടും. ശ്രീ. എം. തോമസ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ എന്തുതുക ഈ ഇനത്തിൽ വരുമാനം കിട്ടുമെന്നു് യാതൊരു സൂചനയും ഈ ബില്ലിൽ കാണുന്നില്ല. അവ്യക്തമായി ആ ഭാഗം വിട്ടിരിക്കുകയാണു്. പലരും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ സമീപിച്ചു് റോഡുകളും പാലങ്ങളുമൊക്കെ വേണമെന്നു് ആവശ്യപ്പെടാറുണ്ടു്. എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിൽപ്പെട്ട പമ്പാനദിയിലെ കുപ്രസിദ്ധമായ പാലം പണിയണമെന്നു് പത്തു പതിനഞ്ചുകൊല്ലമായി നാട്ടുകാർ വാദിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്. ഈ വർഷം ബസ്സ്റ്റാറിൽ അതിനു് തുക കൊള്ളിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ഒന്നും ചെയ്തില്ലെങ്കിലും അവിടെയൊരു കല്ലെങ്കിലും കുഴിച്ചിടണമെന്നു് ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടു് പറഞ്ഞു. അതിനും കാശില്ലെന്നാണു് പറയുന്നതു്. പതിനഞ്ചുലക്ഷം രൂപ അനുസരിച്ചുള്ള പാലത്തിന്റെ പിരിവു് നടത്തിയാൽ പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. യുടെ പ്രവർത്തനഫണ്ടു് കിട്ടുമെന്നു് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നില്ല. ശ്രീ. എം. തോമസ് പറഞ്ഞതുപോലെ പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. യുടെ പ്രവർത്തനം ശരിയായി നടക്കണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അതിനു് ശരിയായ ഒരു ഫണ്ടു് ഈ രാജ്യത്തു് ഉണ്ടാകണം. ഇലക്ട്രിസിറ്റിബോർഡു് ചെയ്തിരിക്കുന്നതുപോലെ പി. ഡബ്ലിയു. ഡി.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഡിബഞ്ചർ സ്കീം തയ്യാറാക്കി സൗകര്യമുള്ള ആളുകളിൽനിന്ന് പിരിച്ചെടുക്കണം. പലിശ സ്വല്പം കൂടുതൽ കൊടുക്കണം. ഗവൺമെൻറ് ഒരു ഫണ്ട് രൂപീകരിച്ച് ഈ രാജ്യത്ത് അത്യാവശ്യമായി ചെയ്തുതീർക്കേണ്ട മരാമത്തു പണികളും ചെയ്തു തീർക്കണമെന്നാണ് എനിക്കുപറയാനുള്ളത്. ഇരുട്ടുകൊണ്ട് ഓട്ട അടയ്ക്കുന്നതുപോലെ ഈ നക്കാപിച്ചാ ഏർപ്പാട് അവസാനിപ്പിക്കണം. ഇതുപോലുള്ള പല ബില്ലുകളും അവതരിപ്പിച്ച് പൊതുജനങ്ങളെ ബദ്ധപ്പെടുത്താതെ ഇതുപ്പോലുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ഗവൺമെൻറ് ഇതേപറ്റി സജീവമായി പരിഗണിക്കുമെന്ന് വിശ്വസിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ജി. ഗോപിനാഥൻപിള്ള : സർ, ഈ ബില്ലിനെ തത്വത്തോട് ഞാൻ പരിപൂർണ്ണമായി യോജിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. എം. തോമസ് പറഞ്ഞതുപോലെ പാലങ്ങളും കലുങ്കുകളും വേണമെന്ന് നിവേദനങ്ങളും കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ ഫണ്ട് ഇല്ലെന്ന് പറഞ്ഞ് മടക്കി വിടുന്ന ഏർപ്പാട് ഉണ്ട്. 345 പാലങ്ങളാണ് ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ളത്. പന്ത്രണ്ടുകോടിരൂപ ചെലവു വരുമെന്നാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇതിൽ നിന്ന് കിട്ടുന്ന വരുമാനം വളരെയധികം ഉണ്ടാകുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. പതിനഞ്ചുലക്ഷത്തിൽ കൂടതൽ മതിപ്പുള്ള പാലങ്ങൾക്കാണ് നികുതി ചുമത്തുന്നത്. തീർച്ചയായും ശ്രീ. എം. തോമസ്സ് പറഞ്ഞതുപോലെ വളരെ തുച്ഛമായ തുകയേ കിട്ടാൻ സാധ്യതയുള്ളു. അതുകൊണ്ട് പതിനഞ്ചെന്നുള്ളത് പത്തുലക്ഷമായി കുറയ്ക്കണം. രണ്ടുമൂന്നു പാലങ്ങളെങ്കിലും തീർക്കാൻ വേണ്ട വരുമാനം കിട്ടും. ഏതായാലും ഒരു ഫണ്ട് ആവശ്യമാണ്. ഈ ഫണ്ട് പരിമിതമായ തോതിലെങ്കിലും വേണമെങ്കിൽ പതിനഞ്ചു ലക്ഷം രൂപയെന്നുള്ളതു കുറച്ച് കുറയ്ക്കണം. മുന്നൂറ്റി നാല്പത്തിയഞ്ച് പാലത്തിനെ കാര്യം പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതിൽ കുറച്ചെങ്കിലും നടക്കണമെങ്കിൽ മൂന്നുനാലുകോടിരൂപയെങ്കിലും നമുക്കാവശ്യമാണ്. അത് ഈ ഫണ്ടിൽനിന്ന് പിരിയുമോയെന്നുള്ളതുകൂടി കണക്കാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഏതായാലും, ഈ ബില്ല് വളരെ അത്യാവശ്യമാണ്. ഇതിനെറ തത്വത്തോട് യോജിക്കാതിരിക്കാൻ നിവർത്തിയില്ല. എല്ലാവരുടെയും ആവലാതികളും തീർക്കണമെങ്കിൽ ഈ ഒരുഫണ്ട് ഉണ്ടാകേണ്ടതാവശ്യമാണ്. പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. യുടെ ഫണ്ട് അപര്യാപ്തമായ സ്ഥിതിക്ക് പതിനെഞ്ചെന്നുള്ളത് പത്തായി കുറയ്ക്കണം. ഈ ബില്ലിനെ ഒന്നു കൂടി പിന്താങ്ങികൊണ്ട് എൻെറ വാക്കുകളും അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി പി. കൃഷ്ണൻ : സർ, ഇത് നിരുപദ്രവകരമായ ബില്ലായിതോന്നിയേക്കാം. എന്നാൽ ഭാവിയിൽ വളരെയധികം ദ്രോഹം ചെയ്യുന്ന ഒരു ബില്ലായിരിക്കും ഇതെന്ന് പറയാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. 1976 ജനുവരിയ്ക്കുശേഷം തുറന്ന പതിനഞ്ചു ലക്ഷത്തിൽ കൂടുതൽ മതിപ്പുള്ള പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമാണ് നികുതി ചുമത്തുന്നത്. അടുത്ത ബഡ്ജറോടുകൂടി ഒരു പുതിയ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരും. 1960-നുശേഷം പണിതിട്ടുള്ള പാലങ്ങൾക്കും ഇത് ബാധകമാകുമെന്ന്. പിന്നീട് പതിനഞ്ചു ലക്ഷം എന്നുള്ളതിനുപകരം അഞ്ചുലക്ഷത്തിനുമുകളിലുള്ള പാലങ്ങൾക്കും ബാധകമാകുമെന്ന ഒരു ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരും. അങ്ങനെ അവസാനം ഒരു ലക്ഷത്തിനുമുകളിലുള്ള എല്ലാപാലങ്ങൾക്കും ഇത് ബാധകമാക്കും. വൻതോതിൽ ടാക്സേഷൻ നടത്തുന്ന ഒരു ബില്ലായി മാറാൻ പര്യാപ്തമായിട്ടുള്ളതാണ്. മാത്രമല്ല ഇന്ന് ഏതാണ്ട് മരണത്തിലേയ്ക്ക് കാല് കുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സ്റേറാറ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനെയും ഇത് സാരമായി തകർക്കുമെന്നാണ് എൻെറ പ്രതീക്ഷ. ഈ ബില്ല് വളരെ നിരുപദ്രവകരമാണ്. കാറും വാഹനങ്ങളുമുള്ള മുതലാളിമാർക്ക് മാത്രമേ ഇത് ബാധകമാവുകയുള്ളുവെന്ന് മന്ത്രി പറഞ്ഞു. ഈ ബില്ല് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് വിടണമെന്ന ഭേദഗതിയെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. സത്യനേശൻ : സർ, ഈ ബില്ല് ധൃതിപിടിച്ച് പാസ്സാക്കരുതെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ പാലങ്ങളുടെയും മറ്റും ആവശ്യം കൂടിവരുന്നുണ്ട്. അത് ശരിയാണ്. ജനപ്രതിനിധികൾ തന്നെ പാലങ്ങൾ വേണമെന്ന് നിവേദനങ്ങളുമായി സമീപിക്കാറുണ്ട്. അത് കൃഷിക്കാരന്റെ പുരോഗതിക്കുവേണ്ടിയാണെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം എത്ര നികുതികളാണ് കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് കേന്ദ്രത്തിൽപോയി പണം ചോദിക്കുമ്പോൾ അവിടെനിന്ന് പറഞ്ഞയയ്ക്കും നികുതിചുമത്തി ഇടാക്കികൊള്ളാൻ അങ്ങനെ ഈ ചുങ്കം പിരിക്കാൻ പോവുകയാണ്. ഇന്ന് എല്ലാത്തിനും കരം പിരിയ്ക്കുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽവന്നതിനുശേഷം ധാരാളം നികുതികൾ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. ഈ രാജ്യത്ത് ഇപ്പോൾ ഉറപ്പുള്ള ഭരണമാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. കേന്ദ്രത്തിൽപോയി പണംവാങ്ങാൻ ഉറപ്പില്ല ഇന്നലെവരെ പാലങ്ങളും മറ്റുവികസനപരിപാടികളും നടപ്പാക്കിയത് കേന്ദ്രത്തിന്റെ പണം കൊണ്ടാണ്. കേന്ദ്രത്തിൽപോയി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് ആവശ്യമുള്ള വിഹിതംവാങ്ങി കൊണ്ടുവന്നാണ് നടപ്പാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോൾ കേന്ദ്രത്തിൽപോയി ഓച്ഛാനിച്ച് നിൽക്കും. മന്ത്രിസഭ തുടരണമല്ലോ. അങ്ങനെ ഓച്ഛാനിച്ച് നിന്നിട്ട് കിട്ടേണ്ട പൈസ കിട്ടാതെവരുമ്പോൾ ഇവിടെവന്ന് ടാക്സ് ചുമത്തും. ഈ സംസ്ഥാനത്തെ കൃഷിക്കാരന്റെപേരും പറഞ്ഞാണ് ഇത് കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. ഇത് കൃഷിക്കാരനെയാണ് കൂടുതൽ ബാധിക്കുന്നത്. കൃഷിക്കാരന്റെ ഉൽപ്പാദനങ്ങളാണ് പാലം വഴി കൊണ്ടുപോകുന്നത്. ഈ ടാക്സ് നേരിട്ട് ബാധിക്കാൻപോകുന്നത് കൃഷിക്കാരനെയാണ്. വലിയ മുതലാളിമാരുള്ള സംസ്ഥാനമല്ല കേരളം. ഇന്നലെവരെ ടാക്സ് ഈടാക്കിയിരുന്നോ ? കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ആവശ്യമുള്ള പണം കൊടുത്തിരുന്നു. ആ പണം വച്ചാണ് എല്ലാം നടപ്പാക്കിയിട്ടുള്ളത് റോഡ് വെട്ടാൻ ടാക്സ്, പാലം പണിയാൻ ടാക്സ് ഇങ്ങനെ ഓരോന്നിനും ടാക്സ് ഈടാക്കുകയാണ്. ഇനിയും എന്തിനെല്ലാം ടാക്സ് വരാൻ പോകുന്നുവെന്ന് ആർക്കറിയാം. ഈ ബില്ലിനെപ്പറ്റി ചർച്ച ചെയ്യണം. ഇത്ര ധൃതിപിടിച്ച് പാസ്സാക്കരുത്. ഇത് മുഴുവൻ ജനങ്ങളേയും ബാധിക്കുന്ന ഒരു നിയമനിർമ്മാണമാണ്. ഇന്നു തന്നെ ഇത് പാസ്സാക്കരുതെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. ജി. പുരുഷോത്തമൻപിള്ള : സർ, ഈ ബില്ല് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് വിടണമെന്ന പ്രമേയത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ടമെമ്പർമാർ പറഞ്ഞ കാരണങ്ങൾക്കുപുറമേ ചില കാര്യങ്ങൾകൂടി പറയാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഇതിൽ പറയുന്ന ഒരു കാരണം ഫണ്ട് ഉണ്ടാക്കാൻകഴിയുമെന്നാണ്. ഇതിന്റെ ഉന്നം ഫണ്ട് പിരിവാണല്ലോ ഇന്നലെ ഫൈനാൻഷ്യൽ മെമ്മോറാണ്ടം ഇല്ലെന്നുള്ളകാര്യം ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചപ്പോൾ അത് കൃത്യമായി കണക്കാക്കാൻകഴിയാത്തതുകൊണ്ടാണെന്ന് പറഞ്ഞു. എന്നാൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇതെപ്പറ്റി കണക്കാക്കി നല്ല നിലയിൽ ഭാരം ആളുകളുടെ ചുമലിൽ ഏൽപ്പിക്കണമെന്നുള്ള കരുതൽ എല്ലാംവച്ചിട്ട് ഇത് വെളിപ്പെടുത്തുന്നത് ബുദ്ധിയില്ലെന്നുള്ള കൗശലംകൊണ്ടാണ് വെളിപ്പെടുത്താത്തതെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. പണ്ട് ഒരു പൊല്ല് ഉണ്ടല്ലോ കൊതുകിനെ തിന്നാൽ ആരെങ്കിലും ജാതി ഭ്രഷ്ട് കൽപ്പിക്കുമോയെന്ന്. ശ്രീ. തോമസ് പറഞ്ഞതുപോലെ ഒന്നരചക്രത്തിനുവേണ്ടി ഈ പെടാപ്പാട്, പങ്കപ്പാട് എല്ലാം എന്തിനാണ് ? ഇത് ഒരു വലിയ നികുതിയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പിന്നെ വേറൊന്ന് എനിക്ക് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനുള്ളത് ഇതിന്റെ സ്വാഭാവികമായ പരിണാമം പതിനഞ്ചു ലക്ഷത്തിൽ കൂടുതലുള്ള പാലങ്ങളിലേക്കായിരിക്കും ശ്രദ്ധ വരിക, കാരണം നിരക്കുതി കിട്ടുമല്ലോ ? അതിൽ കുറഞ്ഞ പാലങ്ങളെല്ലാം അവഗണിക്കപ്പെടും. തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്ന് വടക്കോട്ടു പോകുമ്പോഴും നാഗമ്പടം പാലം ഉണ്ട്. അതിനു പതിനഞ്ചു ലക്ഷത്തിൽ കുടുതൽ ആയിട്ടുണ്ടാകും. അതിൽനിന്ന് ടോൾ ഈടാക്കാം. മെയിൻ റോഡിൽനിന്നു കൂടി പോകുമ്പോഴും ആയൂരു ഒരു പാലം ഉണ്ട്. അത് പൊളിഞ്ഞ് പാളീസായി കിടക്കുകയാണ്. അത് പുതുക്കി പണിയാൻ പതിനഞ്ചു ലക്ഷം രൂപ ആകുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് അതിൽനിന്ന് ടോൾ ഈടാക്കാൻ സാധിക്കാത്തതുകൊണ്ട് അതവിടെ തന്നെ കിടന്നുപോകും. നാഗമ്പടം പാലം മാത്രം വളരെ കേമമായതുകൊണ്ട് യാതൊരു പ്രയോജനവുമില്ലല്ലോ. കാരണം അങ്ങോട്ടു പോകുന്ന ഒരാളിന് ആയുർവും കുളനടയും ഒക്കെ കഴിഞ്ഞിട്ട് വേണമല്ലോ നാഗമ്പടത്തു എത്താൻ. സ്വാഭാവികമായിട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഈ ചുങ്കം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് മുൻഗണന ലഭിക്കുകയും മറ്റു പാലങ്ങളെ അവഗണിക്കുകയും ചെയ്യും. വേറൊന്ന് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ കാര്യക്ഷമതക്കുറവു കൊണ്ടും പാടപ്പുകേട് കൊണ്ടും തുക പലപ്പോഴും വർദ്ധിക്കും അതിന്റെ പിഴയും ജനങ്ങൾക്കാണ് വരാൻപോകുന്നത്. അതിനു എത്ര ഉദാഹരണങ്ങളും കാണാൻ കഴിയും. ഒരു പാലത്തിനു അനുമതി നൽകുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ചെലവാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതിന്റെ മൂന്നിരട്ടിയും നാലിരട്ടിയുമാണ് അവസാനം ചെന്നു കലാശിക്കുക. ഞാൻ അതിനു ഒരുപാടു ഉദാഹരണങ്ങളൊ പറയുന്നില്ല, ഒരൊറ്റ ഉദാഹരണം മാത്രമേ പറയുന്നുള്ളൂ. അത്തറത്തിലുള്ള നൂറ് നൂറ എണ്ണം കാണും ഞാൻ പറയുന്നത് തർക്കവിഷയമാകാതിരിക്കാൻ ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിനെയാണ് ഞാൻ ആശ്രയിക്കുന്നത്. 1972-73-ലെ സി. ആൻഡ് എ. ജി. യുടെ റിപ്പോർട്ടിൽ ചെറിയ ഒരു പാലത്തിന്റെ കഥ പറയുന്നുണ്ട്, പാരാ 39, പേജ് 63-ൽ മംകുഴി പാലം പണിതതിനെക്കുറിച്ചാണ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ആലപ്പുഴ ജില്ലയിലുള്ള ഈ പാലത്തിനു 1960-ൽ അനുമതി കൊടുത്തു. 1.12 ലക്ഷം രൂപയായിരുന്നു അന്ന് അതിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റ്, 1961-ൽ പണിതുടങ്ങി. 1962 ആയപ്പോഴേക്കും പണി നിന്നു. കാരണം എന്താണെന്നോ ? ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ നടന്നില്ല. പാലത്തിന്റെ പണി തുടങ്ങുന്ന അവസരത്തിൽ ഇതിന്റെ അപ്രോച്ച് റോഡിനോ പാലത്തിനോ ആവശ്യമായ ഭൂമി വേണമോ വേണ്ടായോ, അത് അക്വയർ ചെയ്യണമോ വേണ്ടായോ എന്ന് ആലോചിച്ചില്ല. 1962-ൽ അക്വിസിഷൻ നടക്കാത്തതുകൊണ്ട് പണി നിറുത്തി വച്ചു. എന്നിട്ട് അക്വിസിഷൻ പൂർത്തിയായി പണി പുനരാരംഭിക്കുന്നത് എപ്പോഴാണെന്നറിയാമോ ? 1968-ൽ ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ പൂർത്തിയാക്കുന്നത് 1965-ൽ പിന്നെയും മൂന്നു വർഷം വേണ്ടിവന്നു പണി പുനരാരംഭിക്കാൻ. എന്താണെന്ന് വച്ചാൽ ഷെഡ്യൂൾ റിവിഷൻ വരണം. കാലതാമസം കൊണ്ടുള്ള ഷെഡ്യൂൾ റിവൈസ് ചെയ്യുമ്പോൾ തുക വീണ്ടും വർദ്ധിക്കും. വേറെ ഒരു വിശേഷം കൂടി ഉണ്ട് ഈ പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. ക്കു. ഷെഡ്യൂൾ റിവൈസ് ചെയ്തു പുതിയ റിവൈസഡ് എസ്റ്റിമേറ്റ് സാംഗ്ഷൻ ചെയ്യണമെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചാൽ ഈ റേറ്റ് മാറിയാൽ മതിയെങ്കിൽപോലും ചീഫ് ഇൻജിനീയർ, എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഇൻജിനീയർ, അസിസ്റ്റന്റ് ഇൻജിനീയർ, ജൂനിയർ ഇൻജിനീയർ ഈ പടവുകളെല്ലാം താഴോട്ടു വന്നിട്ട് അതേപോലെ മുകളിലോട്ടും പോകണം. സംഗീതത്തിന്റെ ഭാഷയിൽ പറഞ്ഞാൽ ദ്രുതം. മദ്ധ്യമം, വിളംബം എന്നീ മൂന്നു കാലത്തിലും ആരോഹണവും അവരോഹണവും നടത്തി പിന്നെ കുറെ മനോധർമ്മവും പ്രയോഗിച്ചശേഷമേ തീരുമാനം ആകുകയുള്ളൂ. ഇതെല്ലാം കഴിഞ്ഞിട്ട് പാലത്തിന്റെ പണി തുടങ്ങി. പാലം പണി തുടങ്ങി അപ്രോച്ച് റോഡിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പണി നടന്നുകൊണ്ടിരുന്നപ്പോഴും ഒരു ചെറിയ മ്പെയിൻ വേവ്—കാരണം എന്താണെന്നറിയാമോ ? അതിന്റെ സൈഡ് പ്രൊട്ടക്ഷൻ ഇപ്പോഴും ഉള്ളതുപോലെ പോരാ, കാരണം മണ്ണ് ഉറപ്പുള്ളതല്ല, ഇത് നേരത്തെ അറിയാൻ പാടില്ലേ ? ഈ പറയുന്ന സ്ഥലത്ത് ഇൻവെസ്റ്റിഗേഷൻ നടത്തി എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്ക് ഈ മണ്ണ് ഉറപ്പുള്ളതാണോ അവിടെ എന്ത് സ്ലോപ്പ് വേണം, അതിന് പ്രൊട്ടക്ഷൻ വേണോ ഇതൊന്നും അറിഞ്ഞുകൂടായിരുന്നോ ? ഒരു ലക്ഷം രൂപയിൽ തുടങ്ങിയ പണി ഒടുവിൽ മൂന്നുലക്ഷത്തി അറുപതിനായിരത്തിൽ ചെന്നു നിന്നു. ഒടുവിൽ പ്രൊട്ടക്ഷൻ വർക്ക് വേണമെന്ന് പറഞ്ഞു നിറുത്തിവച്ചത് ഒന്നുകിൽ നേരത്തെ നോക്കിയവരുടെ കൊള്ളരുതായ്മയാണ്. അല്ലെങ്കിൽ ഇത് രണ്ടാമത് പരിശോധിച്ച ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്ക് കോൺട്രാക്ടർക്ക് എന്തെങ്കിലും സഹായം ചെയ്തുകൊടുക്കണമെന്നുണ്ടായിരിക്കാം. സിമൻറിന് മുപ്പത്തഞ്ചു രൂപവരെയായിരുന്ന കാലം ഉണ്ടായിരുന്നു. അങ്ങനെയും ആകാം. ഞാൻ ആരെയും കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നതല്ല. ഇതിന്റെയെല്ലാം ഫലം എന്താണ് ? ഒരു ലക്ഷത്തിൽ തുടങ്ങിയ വർക്ക് മൂന്നു ലക്ഷത്തി അറുപതിനായിരം ആകാമെങ്കിൽ അഞ്ച് ലക്ഷത്തിന്റേത് പതിനഞ്ചു ലക്ഷത്തിലാക്കാൻ വല്ല വിഷമവും ഉണ്ടോ ? ആരുടെ കുറ്റം കൊണ്ട് ? ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ വീഴ്ചകൊണ്ട്, അതിനും നികുതി കൊടുക്കേണ്ടിവരും ജനങ്ങൾ. ശ്രീ. പി. പി. കൃഷ്ണൻ പറഞ്ഞതുപോലെ ഇപ്പോൾ പതിനഞ്ച് ലക്ഷം എന്നുള്ളത് സ്കെയിൽ ഡൗൺ ചെയ്ത് പത്ത്, അഞ്ച്, മൂന്ന്, രണ്ട്, ഒന്ന് ഒക്കെ ആകും. ഈ നിലയിൽ ജനങ്ങളെ ബാധിക്കുമെന്നുള്ളത് ഗൗരവമായ ഒരു പ്രശ്നമാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഇത് പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് വിടണമെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നത്. നേരത്തെ പല ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാരും ഉന്നയിച്ച വിമർശനങ്ങളോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായി യോജിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. റ്റി. കെ. കൃഷ്ണൻ : സർ, ഈ ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് വിടണമെന്ന് ഞാൻ അഭിപ്രായപ്പെടുകയാണ്. ഈ ബിൽ ഇതേ രീതിയിൽ പാസാക്കുകയാണെങ്കിൽ നാം ഉദ്ദേശിക്കാത്ത പല പ്രത്യാഘാതങ്ങളും ഉണ്ടാകും. ഈ ബിൽ പാസാക്കുകയാണെങ്കിൽ അടിയന്തിരമായി ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിക്കും. ചരക്കുകൂലി വർദ്ധിക്കും. ബസ് ചാർജ് ഉടനെ വർദ്ധിക്കുമെന്നുള്ളതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. കാരണം ബസുകൾ പാലത്തിൽകൂടി ഓടിക്കേണ്ടതായിവരും. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വളരെയധികം പാലങ്ങളും പതിനഞ്ച് ലക്ഷത്തിൽ കൂടുതൽ ചെലവ് വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. അതിൽകൂടി വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കേണ്ടിവരുമ്പോൾ തീർച്ചയായും വാഹന നികുതി ഇതിൽ പറയുന്ന രീതിയിലുള്ള ചുങ്കം കൊടുക്കേണ്ടിവരും. ചുങ്കം കൊടുക്കണമെങ്കിൽ ആ കാരണം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് യാത്രക്കൂലി വർദ്ധിക്കും, ആ കാരണംകൊണ്ടുതന്നെ ചരക്ക് കൂലിയും വർദ്ധിക്കും. ഇതിനെപ്പറ്റി ഗവൺമെൻറ് ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ടോ? ഇന്നുതന്നെ ബസ് കൂലിയും ചരക്കു കൂലിയും വർദ്ധിപ്പിച്ചതിനെ സംബന്ധിച്ച് പരക്കെ ആക്ഷേപമുണ്ട്. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളെല്ലാംതന്നെ ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ പെടുന്നു. സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ചെറിയ മോട്ടോർ സൈക്കിൾ, മോട്ടോർ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള റിക്ഷാവണ്ടികൾ എല്ലാം ഇതിന്റെ പരിധിയിൽപ്പെടും. ചുരുക്കി പറഞ്ഞാൽ മോട്ടോർ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള സൈക്കിൾപോലും ഇതിൽപ്പെടുന്നു. ഇങ്ങനെ സാധാരണക്കാരായ ആളുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ പോലും ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ പെടുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് സാധാരണ ജീവിതത്തെത്തന്നെ വളരെയധികം ബാധിക്കുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഈ ബിൽ സാധാരണ കൃഷിക്കാരെ ബാധിക്കുന്നു, സാധാരണ യാത്രക്കാരെ ബാധിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വലിയ ഒരു വിഭാഗം ജനങ്ങളിൽനിന്ന് നിയമവിരുദ്ധമായ നിലയിൽ നികുതി ഈടാക്കുന്ന ഒരു ബില്ലാണ് ഇത്. അതുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം അറിയുന്നതിനു വേണ്ടി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. റ്റി. കെ. ചന്ദ്രൻ : സർ, ഈ ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനു വിടണമെന്നുള്ള ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്. അടിയന്തിരാവസ്ഥ പ്രഖ്യാപിച്ചതിനുശേഷം ഇത്രയേറെ കടുത്ത ശിക്ഷകളും ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങളും നികുതിയുടെപേരിൽ അനുഭവിക്കേണ്ടിവരുമെന്ന് ഞാൻ ഓർത്തിരുന്നില്ല. അതിനുശേഷം ഈ നിയമസഭ തുടങ്ങിയപ്പോഴും ആദ്യമായി ചെയ്തത് ബസ് ചാർജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയായിരുന്നു. അതേ തുടർന്ന് ശ്രീ. കെ. എം. മാണി ഒട്ടുവളരെ വിൽപന നികുതികളും കൊണ്ടുവന്നു. ഇന്നലെതന്നെ റോഡ് ഹൈവേസ് ബിൽ കൊണ്ടുവന്നു ബെറ്റർമെന്റ് ലെവി ചുമത്തിയ നിയമം വന്നു. പക്ഷെ ഇതെല്ലാം ആരെയാണ് ബാധിക്കുന്നതെന്ന് നോക്കിയാൽ കൂടുതലും നാട്ടിൻപുറങ്ങളിലുള്ള ആളുകളെയാണ് ബാധിക്കുന്നതെന്ന് കാണാം. എന്നു, നിയമം കൊണ്ടുവന്നാലും സാധാരണ ജനങ്ങളെയാണ് അത് പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നത്. ഇനി നാട്ടിൻപുറത്തുള്ള ആളുകൾ പണ്ടുകാലങ്ങളിൽ ഉപയോഗിച്ചിരുന്ന കാളവണ്ടിയോ കുതിരവണ്ടിയോ ഒക്കെ ഏർപ്പാട് ചെയ്യേണ്ടതായിവരും. കാരണം മോട്ടോർ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള എല്ലാ വാഹനങ്ങളും ഈ ബിൽ മൂലം നികുതിയുടെ പരിധിയിൽ വരികയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ നികുതി ഒഴിവാക്കാൻ സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായം അറിയുന്നതിനുവേണ്ടി ഇതാദ്യം സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ മുമ്പിലും പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനും വിടണമെന്നപേക്ഷിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വർക്കി തെപനാടൻ : സർ, ഈ ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിനു വിടണമെന്നുള്ള ഭേദഗതിയെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുകയാണ്. വ്യവസായ ബൽറ്റുകളായി ഉപയോഗിക്കുന്ന പാലങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു ഉദാഹരണം പറയാൻ ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ അവസരത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്തു മന്ത്രി ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തതാണ് എറണാകുളം ഡിസ്ട്രിക്ടിലെ പാതാളം പാലം. ഏകദേശം രുപ്പത്തിയഞ്ചു ലക്ഷം രൂപ ചെലവ് വരുന്ന ആ പാലം വ്യവസായ ബൽറ്റിനു ഉപകരിക്കുന്നതാണ്. അന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്ത് മന്ത്രിയും ചീഫ് ഇൻജിനീയറും സംബന്ധിച്ചിരുന്ന യോഗത്തിൽ അവിടത്തെ സഹകാര്യ ഉടമയിലെ ഒരു വലിയ വ്യവസായ ശാലയായ കോമിൻകോ ബിനാനി കമ്പനിയിലെ ജനറൽ മാനേജർ പറയുകയുണ്ടായി, ഇങ്ങനെയുള്ള പാലങ്ങളും പണിയുന്നതിനു എന്തു ഷെയർ വേണമെങ്കിലും ഞങ്ങളുടെ വ്യവസായ പുരോഗതിക്കുവേണ്ടി ഉപകരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് എടുക്കാൻ തയാറാണെന്ന്. ഇപ്പോൾ എട്ടും പത്തും മൈൽ വളഞ്ഞാണ് കൊച്ചിൻ പോർട്ടിലേക്കും എയറോഡ്രാമിലേക്കും പോകേണ്ടതെന്നും ഇടയാർ ബിനാനിപുരം ഏലൂർ വഴി ഒരു പാലം വന്നു കഴിഞ്ഞാൽ അവരുടെ വ്യവസായം ലാഭകരമായി കൊണ്ടുപോകാൻ ഉപകരിക്കുമെന്നുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മൊത്തം വരുന്ന ചെലവിൽ ഇരുപത്തിയഞ്ചു ശതമാനം ഷെയർ എടുക്കുന്നതിന് ആ മാനേജുമെന്റ് തയാറാണെന്നും പറയുകയുണ്ടായി. അത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മരാമത്ത് മന്ത്രിയും ചീഫ് ഇൻജിനീയറും ഓർക്കുന്നുണ്ടായിരിക്കുമെന്നാണ് ഞാൻ വിചാരിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ വലിയ ലാഭം എടുക്കുന്ന മുതൽ ഉടമകളിൽനിന്ന് ഇത്തരത്തിലുള്ള ജനോപകാര പ്രദമായ കാര്യങ്ങൾ നേടിയെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ടാക്സ് ഈടാക്കുന്നതിൽ വലിയ ആക്ഷേപമില്ല. അല്ലാതെ ഇതെല്ലാം നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാനുള്ള മാർഗ്ഗം ഗവൺമെന്റിനില്ലെന്നുള്ള വസ്തുത എല്ലാവർക്കും അറിയാം. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിനു പണം ഇല്ലാത്ത അവസരത്തിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇത്തരത്തിലുള്ള വ്യവസായ ഉടമകളിൽനിന്ന് വലിയ തോതിലുള്ള ഷെയറുകൾ അല്ലെങ്കിൽ പത്ത് ശതമാനമായാലും ഇരുപത് ശതമാനമായാലും അത് നേടിയെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണ്. അതിനാവശ്യമായ വകുപ്പുകൾ ഉൾക്കൊള്ളിക്കേണ്ടതാണ്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ അറിയുന്നതിന് ഈ ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായത്തിന് വിടണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശം വച്ചു കൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

[ശ്രീ. ഇ. ഗോപാലകൃഷ്ണമേനോൻ : മലയാളത്തിൽ ഒരു പഴഞ്ചൊൽ ഉണ്ട്. ഉണ്ടെന്ന അടക്കാപ്പിലില്ല, ഉള്ളത്തുപറഞ്ഞാൽ ഇലകീറാനില്ല എന്ന്. അതുപോലെയാണ് ഇവിടത്തെ ചർച്ച കേട്ടപ്പോൾ എനിക്ക് തോന്നിയത്. പാലങ്ങളെല്ലാം പണിതു കഴിഞ്ഞ പ്രദേശത്തുള്ളവർക്കെല്ലാം പാലങ്ങളിൽകൂടി പോകാനുള്ള ഏർപ്പാടുണ്ടാകണം, നികുതി പാടില്ല എന്നാണ്. അതുപോലെ പാലങ്ങളുടെ പണി തുടങ്ങുകഴിഞ്ഞ സ്ഥലത്തുള്ളവരുടേയും വിചാരം അതായിരിക്കാം. എന്നാൽ ഈ ബില്ലിൽ പറയുന്നതുപോലെ 345 പാലങ്ങൾ ഗതികിട്ടാതെ ഇങ്ങനെ ഭഗീരഥൻ എന്നാണ് ഗംഗയെ ഒഴുക്കുക എന്നു കരുതുകൊണ്ട് കിടക്കുകയാണ്. അതിനൊക്കെ സമീപകാലത്തൊന്നും ഒരു ഗതി കിട്ടുമെന്നു തോന്നുന്നില്ല. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽ 5 പാലങ്ങൾ കഴിഞ്ഞ പത്തുകൊല്ലമായി ബഡ്ജറ്റിൽ പെടുത്തി കിടക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇനിയും പാലങ്ങൾ പണിയുക, ഞങ്ങൾ നികുതി തരാം, അല്ലെങ്കിൽ ടോൾ തരാം. ജനങ്ങൾക്ക് യാതൊരു വിഷമവും ഉണ്ടാകുകയില്ല. പാലങ്ങൾ വേണം, അതാണ് ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം. ഇന്നും വാഹനങ്ങൾ പല സ്ഥലത്തും ടോൾ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. കൊടുങ്ങല്ലൂരിൽ കടത്തു കടക്കണമെങ്കിൽ വാഹനങ്ങൾക്ക് അങ്ങോട്ട് രണ്ടുരൂപ ഇങ്ങോട്ട് രണ്ടുരൂപ വെച്ച് നാലുരൂപ കൊടുക്കണം. പിന്നെ ഒരു രൂപ കൂലിക്കാരന് വേറെരീതിയിൽ കൊടുക്കണം. വിശേഷാൽ ദിവസങ്ങളിൽ അവിടെ വാഹനങ്ങൾ കടത്തു കടക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ക്യൂവാണ്. ഗുരുവായൂരിലേക്ക് പോകുന്ന അൻപതും നൂറും വാഹനങ്ങൾ അങ്ങനെ ക്യൂവായി കിടക്കുന്നതു കാണാം. അവർക്ക് രണ്ടു രൂപ കൊടുത്തു പോകാൻ യാതൊരു വിഷമവുമില്ല. പല പ്പോഴും ഈ കടത്തു കടക്കുന്നതിന്റെ വിഷമം നോക്കി വേറെ വഴിക്ക് പോകേണ്ടിവരുന്നുണ്ട്. [ശ്രീ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ എട്ടും പത്തും പേരെ വാഹനങ്ങൾ ചുറ്റിപ്പോകുന്നുണ്ട്. പെട്രോളിന് വില കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഇന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ ഇങ്ങനെ വളഞ്ഞു ചുറ്റിപ്പോകുന്നതിന് മുപ്പതു അൻപതു രൂപവരെ പെട്രോളിന് കൂടുതലാകുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഇതിനുവേണ്ടി രണ്ടു രൂപ കൊടുക്കുന്നതിനു വിഷമം ഉണ്ടാകുമെന്നു തോന്നുന്നില്ല. ഇങ്ങനെ ടോൾ കൊടുക്കുന്നത് സുഖമുള്ള കാര്യമല്ലായിരിക്കാം. അതുകൊണ്ട് അഞ്ചു കൊല്ലത്തിനപ്പുറംകൊണ്ട് ചെയ്തുതീർക്കാവുന്ന പാലങ്ങൾ രണ്ടു കൊല്ലത്തിനിപ്പുറംകൊണ്ട് പണി ചെയ്തു തീർക്കുമെങ്കിൽ ഇതിനെ എല്ലാവരും സ്വാഗതം ചെയ്യും. ഈ രാജ്യത്ത് എല്ലാം നികുതികൊണ്ടു മുടിഞ്ഞുപോകുന്നു എന്നു പറയുന്നത് ശരിയല്ല. എതായാലും ഇതിനെ അതിനോട് കൂട്ടിച്ചേർക്കുന്നത് ജനങ്ങളോട് ചെയ്യുന്ന ഒരു അനീതിയാണ്. സാധാരണഗതിയിൽ ഒരു കോടി രൂപ മുടക്കി പാലങ്ങൾ പണിയുന്നതിന് നികുതി ചുമത്തുന്നതിൽ അകൽഷേപമില്ല. പക്ഷേ പണിയുടെ വേഗത കൂട്ടണം. ഈ പതിനഞ്ചുകോടി രൂപ വായ്പ വാങ്ങിയോ മറേതെങ്കിലും തരത്തിലോ ഉണ്ടാക്കി ബഡ്ജറ്റിൽ കൊള്ളിച്ചിട്ട് ഈ പാലങ്ങളുടെ പണിയെല്ലാം ഒരു നിശ്ചിതകാലത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കണം, ഞങ്ങൾ നാട്ടിലാകെ ഓടിനടന്നു ജനങ്ങളെ ഇതെല്ലാം പറഞ്ഞു ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തിക്കൊടുക്കാം. ഒരു പാലത്തിൽകൂടി ഒരു പ്രാവശ്യം പോയാലും പത്തു പ്രാവശ്യംപോയാലും എന്തു തുക പിരിക്കണമെന്നുള്ളതിന് ഒരു നിബന്ധനയുണ്ടാകണം. അങ്ങനെയുള്ള കുറവുകൾ പരിഹരിക്കേണ്ടതായിട്ടാണിരിക്കുന്നത്. ബഡ്ജറ്റിൽ കൊള്ളിച്ച പാലങ്ങളുടെ പണി കഴിയുന്നതും വേഗം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പൂർത്തിയാക്കണം. തുടുത്ത കൊല്ലത്തെ ബഡ്ജറിലും ഒരു നൂറു രൂപ ടോക്കൺ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് പാലങ്ങൾ വരും. അങ്ങനെ കൊള്ളിക്കുന്നതുകൊണ്ട് പാലങ്ങളുടെ പണി നടക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് പാലങ്ങളുടെ പണി യഥാസമയം നടക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ് പ്രധാന കാര്യം. അതിനു ഈ ബിൽ സഹായകരമാകുമോ എന്നു പരിശോധിക്കണം. പത്തു കൊല്ലം കൊണ്ടോ പതിനഞ്ചു കൊല്ലം കൊണ്ടോ ഈ ചെലവാക്കുന്ന സംഖ്യ പിരിച്ചെടുക്കാൻ കഴിയുമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു ഫേസ്ഡ് പ്രോഗ്രാമിട്ട് പാലങ്ങളുടെ പണികൾ ഒരു നിശ്ചിത കാലയളവിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള ഏർപ്പാട് ചെയ്യണം, ആ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏതാനും ചില ടോറങ്ങൾ, ജനങ്ങൾക്ക് ഈ ടോൾ അത്ര ദുർവഹമായ രീതിയിലാകാത്ത ചില മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിക്കൊണ്ട് ഈ ബിൽ പാസാക്കുന്നതിൽ വിരോധമില്ല.

ശ്രീ. എം. കൃഷ്ണൻ: ഈ ബിൽ സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു. 345-ഓളം പാലങ്ങൾ ബഡ്ജറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും അതിന് 12 കോടി രൂപ വേണ്ടി വരുമെന്നുമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത്. ഈ ടോൾ പിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് വലിയൊരു സംഖ്യ കിട്ടുമെന്ന് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നില്ല. എത്ര തന്നെ പിരിച്ചാലും അതുകൊണ്ട് വലിയൊരു സംഖ്യ വന്നുചേരുമെന്ന് ഒട്ടും തന്നെ ഞാൻ കരുതുന്നില്ല. 1976 ജനുവരി ഒന്നു മുതൽക്ക് തുറന്നു കൊടുത്ത പാലങ്ങൾക്കെല്ലാം ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തണമെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല. ഇപ്പോൾ ബോംബെയും താനെയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റോഡിൽ ഒരു കിലോ മീറ്റർ നീളത്തിൽ കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ചെലവഴിച്ച് ഒരു പാലം ഉണ്ടാക്കിയതായി കാണുന്നു. അങ്ങനെ കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ചെലവിട്ട് ഉണ്ടാക്കുന്ന പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമേ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്താവൂ. ചെറിയ പാലങ്ങൾക്ക് യാതൊരു കാരണവശാലും ടോൾ ഏർപ്പെടുത്താൻ പാടില്ല. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതിന് ഈ ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് വിടണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എം മൊയ്തീൻകുട്ടി ഹാജി: ഈ ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയക്കണമെന്നുള്ള പ്രമയത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്. ഒന്നാമതായി ഇത് ഗവൺമെൻറിന്റെ പോളിസിക്കുതന്നെ എതിരാണ്. ഗവൺമെൻറ് ആദ്യമേ തന്നെ പ്രഖ്യാപിച്ചത്, ഇനി കൂടുതലായി നികുതികളൊന്നും കൊണ്ടുവരികയില്ലെന്നാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ധനകാര്യമന്ത്രി കൊണ്ടുവരുന്നതിനു പകരം മരാമത്തുമന്ത്രി കൊണ്ടുവന്നു എന്നു മാത്രമേ വ്യത്യാസമുള്ളൂ ഒരു പുതിയ നികുതിയായിട്ടാണ് ഇതിനെ കാണേണ്ടത്. ഒരു കാര്യം കൂടി വ്യക്തമാക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്, ഗവൺമെൻറ് ഇപ്പോൾ ബഹുജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തെയല്ല പരിഗണിക്കുന്നത്, ഒരു കച്ചവട മനസ്ഥിതിയോടുകൂടിലാഭം ഉണ്ടാക്കുന്ന ഏർപ്പാടായിട്ടാണ് ഈ ബിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതെന്നാണ്. ഇതിന്റെ പിന്നിലുള്ള തത്വം അതല്ലേ എന്നു സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. 15 ലക്ഷത്തിലധികം രൂപ ചെലവുവരുന്ന പാലങ്ങൾ ജനുവരി ഒന്നിനു ശേഷം പണി തീർന്നതിന് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുമെന്നു പറയുമ്പോൾ ഈ രാജ്യത്ത് ബഡ്ജറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള 345 പാലങ്ങളുടെ പണി പൂർത്തിയാകാതെ കിടക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഈ ബില്ലിന്റെ സ്റ്റേറ്റുമെൻറ് ഓഫ് ഒബ്ജക്ട്സ് ആൻഡ് റീസൺസിൽ പറയുന്നുണ്ട്. 1976 ജനുവരി ഒന്നിനു ശേഷം തുറന്നു കൊടുത്ത പാലങ്ങളിൽനിന്ന് ടോൾ പിരിച്ചെടുത്തതിനുശേഷം ആ സംഖ്യ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ഈ 345 പാലങ്ങളുടേയും പണി പൂർത്തിയാക്കുമെന്നാണോ വിശ്വസിക്കേണ്ടത്? അത് മാത്രമല്ല ഇതിൽ നിന്ന് കിട്ടുന്ന ആദായം എന്തായിരിക്കുമെന്നും, പിരിക്കുന്നതിനുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചെലവ് എന്തായിരിക്കുമെന്നും കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ ? പാലങ്ങളുടെ രണ്ടു അറ്റത്തും പുരവച്ചുകെട്ടി കാവലിന് പോലീസുകാരേയും വച്ച് റിക്കാർഡ് സൂക്ഷിച്ച് ഇത് പിരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി വരുന്ന ചെലവ് എന്തു വരുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ ? എത്ര സംഖ്യ വേണമെങ്കിലും പിരിക്കാൻ ഗവൺമെൻറിന് അധികാരമുണ്ട്. സംഖ്യ എത്രയാണെന്ന് തിട്ടപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. ബസ്സിന് ഇത്ര സംഖ്യയാണ്, കാറിന് ഇത്ര സംഖ്യയാണ് എന്ന് ക്ലിപ്ത പ്പെടുത്താതെ എല്ലാ അധികാരങ്ങളും ഗവൺമെൻറിന് കൊടുക്കുന്ന രീതിയി ലാണ് ഈ ബിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. ഇന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് ഇത്ര നികുതി പിരിക്കാൻ ഗവൺമെൻറ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു എന്ന് നിയമത്തിൽ പറയാതെ ഗവൺ മെൻറ് നിശ്ചയിക്കുന്ന തുക എത്രയാണോ അത്രയും പിരിക്കണം എന്നാണ് നിയമത്തിൽ പറയുന്നത്. ഗവൺമെൻറിന് അങ്ങനെയൊരു ബ്ലാങ്ക് ചെക്ക് കൊടുക്കുന്നത് ശരിയല്ല. ടോളിനെ സംബന്ധിച്ചാണെങ്കിൽ ഈ സമ്പ്രദായം നല്ലതാണ്. പക്ഷേ അത് ശാസ്ത്രീയമായിരിക്കണം. ഒരു പാലത്തിൽ കൂടി കടന്നു പോകുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ നിന്ന് നികുതി ഈടാക്കുന്ന സമ്പ്രദായം നല്ലതാണെങ്കിലും അത് ഒരു ശാസ്ത്രീയമായ രീതിയിൽ കൊണ്ടുവരാതെ എത്ര തുക വേണമെങ്കിലും പിരിക്കാം എന്നു പറയുന്നത് ശരിയല്ല. ടോളിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഗവൺമെൻറിന് ശരിയായ ഒരു ശാസ്ത്രീയ സമീപനം ആവശ്യമാണ്. വേറൊരു കാര്യം കൂടി പറയാനുണ്ട്. ഇങ്ങനെ യൊരു മനസ്ഥിതിയോടുകൂടി ഗവൺമെൻറ് മുന്നോട്ടു പോകണമെങ്കിൽ 15 ലക്ഷത്തിൽ താഴെ എസ്റ്റിമേറുള്ള പാലങ്ങൾ പണിയാൻ ഗവൺമെൻറ് വൈമനസ്യം കാണിക്കുകയില്ലേ എന്നു സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കാരണം അതുകൊണ്ട് ആദായം ഉണ്ടാകുകയില്ല. 15 ലക്ഷം രൂപയിലധികം ചെലവു വരുന്ന പാലങ്ങൾ പണിയുന്നതാണ് സാമ്പത്തികമായ വരുമാനം ഉണ്ടാകുന്ന തിന് നല്ലതെന്നു കരുതി അതിനു താഴെ തുക വരുന്ന പാലങ്ങൾ പണിയുന്ന തിൽ വൈമനസ്യം കാണിക്കുകയില്ലേ എന്നു സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇങ്ങനെയുള്ള പാലങ്ങൾക്ക് മാത്രമാണ് ടോൾ പിരിക്കുന്നതെങ്കിൽ ചില പ്പോൾ ഉൾപ്രദേശത്തുള്ള ചില പാലങ്ങളുടെ പണിക്ക് 15 ലക്ഷത്തില ധികം തുക വേണ്ടിവരും. ആ പാലം പണി കഴിയുമ്പോൾ അതിൽകൂടി കൂടു തൽ വാഹനങ്ങൾ പോകാൻ വഴിയില്ല, ബസ് യാത്രയില്ല എന്നു പറഞ്ഞു കൊണ്ട് അതിന്റെ പണി നിറുത്തി വയ്ക്കാൻ ഗവൺമെൻറ് മുതിരുകയില്ലേ എന്നു ഭയപ്പെടേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇത് ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല. ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം കണക്കിലെടുത്ത് ആവശ്യമുള്ള സ്ഥലത്ത് പാലം ഉണ്ടാക്കണം. ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുകയാണെങ്കിൽ ശാസ്ത്രീയ രീതിയിൽ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന തിന് ശ്രമിക്കണം. ഏതെല്ലാം വാഹനങ്ങൾക്ക് ഏതെല്ലാം രീതിയിൽ ടോൾ കെട്ടണമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് ശരിയായ രൂപം നൽകാൻ ഈ ബിൽ സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവ സാനിപ്പിക്കുന്നു.

[ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണപിള്ള : സർ, ഞാൻ ഈ ബില്ലിന്റെ തത്വത്തോട് യോജിക്കുകയാണ്. ഗവൺമെൻറ് കൊണ്ടുവന്ന ഒരു ബിൽ എന്ന നിലയിൽ വിശേഷിച്ച് ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത് ഒരു നികുതി ചുമത്ത

11 A. M.] ലാണെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടാണ് പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള സുഹൃത്തു ക്കൾ ഇതിനെ എതിർത്തത്. എന്റെ സ്നേഹിതൻ ശ്രീ. ദേവസ്സി ക്കുട്ടി പറഞ്ഞതുപോലെ ഇതിൽ അധർമ്മികമായി എന്തെങ്കിലും ഉണ്ടെന്ന് ഞാൻ വിചാരിക്കുന്നില്ല. അല്ലെങ്കിൽ നിയമപരമായി രണ്ടുമൂന്നു നികുതി ചുമത്തലാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസ് പറഞ്ഞതിനോടും ഞാൻ യോജി ക്കുന്നില്ല. ഇതിനെതിരായിട്ട് ഇവിടെ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളിലൊന്നും വലിയ കഴമ്പുള്ളതായി എനിക്ക് തോന്നിയതുമില്ല. എന്നാൽ ഈ ബില്ലിൽ ചില

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാര്യങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തേണ്ടതുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഇത് സെലക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് റഫർ ചെയ്യണമെന്നുള്ള ഒരു ഭേദഗതിക്ക് ഞാൻ നോട്ടീസ് കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. ഇവിടെ സംസാരിച്ച പലരും തന്നെ അവരവരുടെ നിയോജകമണ്ഡലങ്ങളിൽ ഒരു പാലം വേണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ ടോക്കൺ ഏർപ്പെടുത്തിയാലേ പാലം കിട്ടുകയുള്ളൂ എന്ന സ്ഥിതിയാണെങ്കിൽ നിശ്ചയമായും പരസ്യമായി പറഞ്ഞില്ലെങ്കിലും വളരെ ശക്തിയായി എതിർത്ത ആളുകളും ഉൾപ്പെടെ രഹസ്യമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ സമീപിച്ച് പാലം വേണമെന്ന് പറയുമെന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം. ഇതാരും നിഷേധിക്കുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല.

ശ്രീ. പി. പി. കൃഷ്ണൻ : മന്ത്രിമാരുടെ അടുക്കൽ നിവേദനം നടത്തുന്നത് മെമ്പർമാരുടെ അവകാശമല്ലേ; അതിനെ ചോദ്യം ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ ?

ശ്രീ. കെ. കൃഷ്ണപിള്ള : അതാർക്കും അഭിപ്രായവ്യത്യാസമുള്ള കാര്യമല്ല. ടോക്കൺ കൊടുത്താലേ പാലം കിട്ടുകയുള്ളൂ എന്നു വന്നാൽ മുമ്പേ കൊടുക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട പി. പി. കൃഷ്ണൻ ഉൾപ്പെടെ പലരും പരസ്യമായിത്തന്നെ നിവേദനം നടത്തും. അതിൽ തെറ്റുണ്ടെന്നല്ല ഞാൻ പറഞ്ഞത്. കാരണം ജനങ്ങളാഗ്രഹിക്കുന്നത് അതാണ്, ഒരു പാലം കിട്ടുന്നതുകൊണ്ടുള്ള പ്രയോജനം എന്താണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിവുള്ള ജനങ്ങളാരും ടോക്കൺ കൊടുത്താലും പാലം കെട്ടുന്നതാണ് നല്ലതെന്ന് വിചാരിക്കും.

അതുപോലെ തന്നെ ഇവിടെ ഇതിന്റെ ഫലമായിട്ട് വലിയ നികുതിയാണ് കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നതെന്ന് പറഞ്ഞു. കടത്തും മറുമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലാണെങ്കിൽ നികുതിയായോ ടോക്കൺ ആയോ എന്തു പറഞ്ഞായാലും ശരി കാശു കൊടുക്കണം. അതുപോലെ ശ്രീ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി പറഞ്ഞു ഇത് ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഫലമായിട്ട് നിയമസഭ തുടങ്ങുമ്പോൾ തൃശ്ശൂരിൽ നിന്നു പുറപ്പെട്ടാൽ തിരുവനന്തപുരത്തെത്തുമ്പോൾ നിയമസഭ അവസാനിക്കും, അത്രകാലതാമസമുണ്ടാകുമെന്ന്. ടോക്കൺ കൊടുക്കുന്നതിന് 2 രൂപ കൊടുക്കുന്നതിന് എടുക്കുന്ന കാലതാമസവും പണ്ട് പാലം ഇല്ലാതിരുന്ന കാലത്ത് വന്നു കൊണ്ടിരുന്നപ്പോൾ ഉണ്ടായ കാലതാമസവും തമ്മിൽ താരതമ്യപ്പെടുത്തിനോക്കേണ്ടതാണ്. പണ്ട് ദേശക്കടത്തും പിന്നെ ഒരു കടത്തും അരൂരിലുള്ള കടത്തും കടന്ന് തിരുവനന്തപുരത്ത് എത്തുമ്പോൾ എത്ര ദിവസങ്ങൾ വേണ്ടിവരുമായിരുന്നു. ഇതുപോലെയുള്ള ഒരു കടത്ത് കടന്നു വരേണ്ടുന്ന സ്ഥലത്ത് പാലം ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ഇന്ന് ടോക്കൺ കൊടുത്തു വരുന്നതും അന്നത്തെ കടത്തുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ ഏതാണ് കൂടുതലെന്ന് ആലോചിച്ചാൽ തീർച്ചയായും ഈ വാദമെല്ലാം കഴമ്പില്ലാത്തതാണെന്ന് കാണാൻ കഴിയും. അതാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത് ഇതിന്റെ തത്വത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നു എന്ന്.

ഈ ബില്ലിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു കാര്യം കൂടി പറയാനുണ്ട്. ഇതിനകത്ത് മിക്കവാറും എല്ലാ കാര്യങ്ങൾക്കുമുള്ള അധികാരം ഗവൺമെന്റിന് കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. ഈ കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസ് പറഞ്ഞതിനോട് ഞാൻ യോജിക്കുന്നു. വളരെ തെറ്റായ ഒരു പ്രവണത ഇതിന്റെ പുറകിലുണ്ടെന്നു പറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. ഇവിടെ മെമ്മോറാണ്ടം റിഗാർഡിംഗ് ഡെലിഗേറേറഡ് ലെജിസ്ലേഷൻ ഈ ബില്ലിൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്നത് എടുത്തു നോക്കിയാൽ, നാലു പേജോളം വരുന്ന ബില്ലിന് നാലര പേജോളം ഉണ്ട്. പേജിന്റെ എണ്ണം കൂടിപ്പോയി എന്നല്ല എന്റെ ആക്ഷേപം. എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലും പ്രിസ്ക്രൈബ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അവകാശം ഗവൺമെന്റിനാണ് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. ഗവൺമെന്റിന് അധികാരം വേണമെന്നുള്ളത് ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. പക്ഷേ കൊടുക്കാൻ പാടില്ലാത്തതും കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. ടോക്കൺ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ അതിന്റെ റേറ് തീരുമാനിക്കാനുള്ള അവകാശം ഗവൺമെന്റിന് കൊടുത്തുകൂടാ. മന്ത്രി പറഞ്ഞു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പല പാലങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളവും അതിനു ചെലവാക്കുന്ന തുകയും ഒരുപോലെ ആയിരിക്കുകയില്ല വ്യത്യാസം വരും, കാലാവധിയിൽ വ്യത്യാസം വരുമെന്ന്. അതുകൊണ്ട് വ്യത്യസ്ഥ റേറ്റ് വേണ്ടിവരുമെന്ന്. അത് സമ്മതിക്കാൻ തയ്യാറാണ്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഇത്ര രൂപയിൽ കവിയാത്ത തുക നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുള്ള അവകാശം ഗവൺമെൻറിന് കൊടുക്കേണ്ടതാണ്. അതല്ലാത്ത എന്തു തുക നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുള്ള അവകാശം ടോൾ അല്ലെങ്കിൽ ലവി അല്ലെങ്കിൽ ഫീസ് ഇതൊക്കെ ഏർപ്പെടുത്തുമ്പോൾ അത് ഗവൺമെൻറ് ഇഷ്ടം പോലെ ചെയ്യുന്നത് ശരിയല്ല. ആ അവകാശം നിയമസഭയ്ക്കുള്ളതാണ്, അത് നിയമസഭതന്നെ വിനിയോഗിക്കേണ്ടതാണ്.

രണ്ടാമത് ഈ തുക മുഴുവനായോ ഭാഗികമായോ ഈടാക്കാം. എന്നു മാത്രമല്ല പലിശയും ഈടാക്കാം എന്നു പറയുന്നുണ്ട്. ആ കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മൊയ്തീൻകുട്ടി ഹാജി പറഞ്ഞതിനോടു ഞാൻ യോജിക്കുന്നു. ഇത് ഒരു ബിസിനസ് നടത്തുന്നതുപോലെയല്ല. ഗവൺമെൻറിന് ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി റോഡും പാലങ്ങളും ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കേണ്ട കടമയുണ്ട്. ആ കടമ ഗവൺമെൻറ് ചെയ്യുന്നു. ഗവൺമെൻറിന് സാമ്പത്തിക പരിമിതിയുള്ളതുകൊണ്ട് ഇങ്ങനെയുള്ള നികുതികൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നു എന്നു മാത്രമേയുള്ളൂ. അതിനു പലിശ ഈടാക്കുന്നതിൽ യാതൊരു ന്യായീകരണവുമില്ല. എന്നു മാത്രമല്ല ഈ പലിശ എത്ര ശതമാനമെന്ന് തീരുമാനിക്കാനുള്ള അവകാശവും ഗവൺമെൻറിൽ വച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇത് വളരെ തെറ്റായ നടപടിയാണ്. ഗവൺമെൻറിനു ഇഷ്ടംപോലെ ടോൾ പിരിക്കാനുള്ള അവകാശം ഉണ്ടായിരിക്കുമെന്ന് വയ്ക്കാനാണെങ്കിൽ ഒന്നോ രണ്ടോ പ്രിയാംബിൾ മാത്രമുള്ള ബില്ല് പാസാക്കിയാൽ മതിയെന്നുള്ളതിലായിരിക്കും ചെന്നുചേരുക. അതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യങ്ങൾ കൂടി ബില്ലിനകത്ത് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യേണ്ടതായിരുന്നു. ഗവൺമെൻറിനു കൂടുതൽ കൂടുതൽ അധികാരങ്ങൾ, നിയമസഭയാണ് കൊടുക്കുന്നതെന്നിരുന്നാൽപ്പോലും അതിന്-ഒരു പരിമിതി നിശ്ചയിച്ചില്ലെങ്കിൽ അത് ആപൽക്കരമായിരിക്കുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഇത് മാറണമെന്ന് പറയുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇത് മനസ്സിൽ വച്ചുകൊണ്ട് പ്രിസ്ക്രൈബ് ചെയ്യുമ്പോൾ ആവശ്യമായ സ്റ്റെപ്സ് എടുക്കുന്നതിനു മുൻകൈ എടുക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

മരാമത്തുമന്ത്രി (ശ്രീ കെ. പങ്കജാക്ഷൻ) : സർ, വളരെ സൃഷ്ടിപരമായ പരാമർശനങ്ങളാണ് ഈ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇവിടെ ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. പ്രധാനമായി രണ്ടു വാദഗതികളാണ് വന്നിട്ടുള്ളത്. ഒന്ന് ഈ ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതുകൊണ്ട് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ശല്യം ഉണ്ടാകുമെന്നുള്ളതാണ്. മറ്റൊന്ന് അടിസ്ഥാനപരമായ ഒരു പ്രശ്നമാണ്; ഞാൻ വിയോജിക്കുന്നില്ല. ഒരു നികുതി പോലെയുള്ള ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തുമ്പോൾ എത്ര ചെറിയ തുക തന്നെയായാലും അതിന്റെ മേൽ നികുതിയുടെ മുദ്ര പതിക്കുവാൻ ജനങ്ങൾ തൽപ്പരരായിരിക്കുമെന്നുള്ളത് സംശയമുള്ള കാര്യമല്ല. പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ ഈ അഭിപ്രായം അവഗണിക്കാവുന്നതാണെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. പക്ഷേ ഒരു കാര്യം എന്റെ സുഹൃത്തുക്കൾ മനസ്സിലാക്കുവാനുള്ളത് നമ്മുടെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി, നാം ഉദ്ദേശിക്കുന്ന രീതിയിൽ ഏറെടുത്ത് മുന്നോട്ടു പോകണമെങ്കിൽ നമുക്കാവശ്യമായ ധനസമാഹരണം നടത്തിയേ തീരൂ പ്രത്യേകിച്ച് പൊതുമരാമത്ത് പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ വളരെ താഴ്ന്ന നിലയിലുള്ള പരിഗണന മാത്രം ഗവൺമെൻറുകൾ നൽകിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു കാലഘട്ടത്തിൽ ജനങ്ങളുടെ വിഹിതം സാമാന്യം നല്ല തോതിൽ ഉണ്ടായില്ലെങ്കിൽ റോഡ്, പാലം മുതലായ പണികളുടെ നിർമ്മിതിയിൽ വളരെ കാലതാമസം ഉണ്ടാകുമെന്നുള്ള വസ്തുത ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർമാർ കണക്കിലെടുക്കേണ്ടതാണ്. അതുകൊണ്ട് പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. ക്ക് മാത്രമായ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസ് പറഞ്ഞതുപോലെ ഒരു പ്രത്യേക നികുതി ഏർപ്പെടുത്തുന്നു എന്ന ധാരണ പാടില്ലാത്തതാണ്. ആ രീതിയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസ് വ്യാഖ്യാനിച്ചു എന്നെനിക്ക് തോന്നി. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ എടുത്തു പായുകയാണ്. ഈ ബില്ലിലെ ഒരു സവിശേഷത, ഈ ടോക്കം ആയി ഈടാക്കുന്ന തുക ഒരു ബിൽഡിംഗ്സ് ആൻഡ് റോഡ്സ് ഫണ്ട് എന്ന പ്രത്യേക ഫണ്ടായി നിലനിൽക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. സാധാരണഗതിയിൽ ഇങ്ങനെ പിരിയുന്ന ഓരോ പൈസയും സംസ്ഥാന ഖജനാവിലാണ് ചെല്ലേണ്ടത്. പി. ഡബ്ളിയു. ഡി. ക്ക് പ്രത്യേകമായി ഒരു ഫണ്ട് എന്ന് വേണമെങ്കിൽ പറയാം. പക്ഷേ ആ രീതിയിൽ കാണരുത് എന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്. കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽ ചേർത്ത് പി. ഡബ്ളിയു. ഡി. യുടെ പാലം, റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് സാധാരണ നിലയിലുള്ളതിൽ കൂടുതലായി നീക്കി വയ്ക്കാവുന്നതാണ്. അതല്ല ഉദ്ദേശം. ടോക്കം പിരിച്ചു കിട്ടുന്ന തുക ഏതെങ്കിലും വരുമാനമോ മറ്റു രീതിയിൽ ബഹുജനങ്ങളിൽ നിന്ന് സംഭാവനയായി കിട്ടാവുന്ന തുകയോ എല്ലാം ഇക്കാര്യത്തിന് ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയാതെ വരും. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഈ അഭ്യർത്ഥന നടത്തുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസ് നിയമപരമായ ഒരു പ്രശ്നം ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചു. ഇതൊരു ഡബിൾ ടാക്സേഷൻ ആകുകയില്ലേ എന്ന്. ഡബിൾ ടാക്സേഷൻ എന്ന നിലയിൽ കാണാവുന്നതാണ്. അക്കാര്യത്തിൽ എനിക്ക് വിയോജിപ്പില്ല. പക്ഷേ ഭരണഘടനാപരമായി ടാക്സ്, ടോക്കം ഇവ വെവ്വേറെ എന്ന നിലയിൽ നമുക്ക് പിരിക്കുവാൻ അധികാരമുണ്ട്. ആ നിലയിൽ ഇതിൽ ഭരണഘടനാപരമായി തകരാറുണ്ടെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല.

പിന്നെ ട്രാഫിക് സർവ്വേ നടത്തിയിട്ടില്ല, എന്ത് തുക പിരിഞ്ഞു കിട്ടുമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് എന്നു പറഞ്ഞു. ഇന്നലെ പ്രാഥമികമായി തർക്കം ഉന്നയിച്ച അവസരത്തിൽത്തന്നെ ഞാൻ പരാമർശിച്ചു. പാലങ്ങളേലേ വിളിച്ചു കൊടുക്കണമെന്നാണ് ഇന്ന് നാം ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്, അതു കൊണ്ടുതന്നെ ഗവൺമെൻറിൽനിന്നും പ്രത്യേകമായൊരു ചെലവ് ചെയ്യേണ്ടി വരികയില്ലെന്ന നിലയിലാണ് ഇപ്പോഴും മരാമത്തുവകുപ്പ് ഇതിനെ സമീപിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ചിലപ്പോൾ വേണ്ടി വന്നേക്കാം. എങ്കിലും പിരിഞ്ഞു കിട്ടുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു വ്യക്തതയില്ലെന്നുള്ള ധാരണ ശരിയല്ല. അത് ഈ വ്യവസ്ഥയ്ക്കകത്തുതന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ടോക്കം പിരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത് പാലങ്ങളുടെയും അപ്രോച്ച് റോഡിൻെറയും നിർമ്മാണത്തിനായി വരുന്ന തുക പലിശചേർത്ത് മുഴുവനായോ ഭാഗികമായോ ആണ്. അപ്പോഴും യാതൊരു നിയന്ത്രണവും ഇല്ലെന്നു പറയുന്നത് ശരിയല്ല. പരമാവധി പിരിച്ചാൽ ഒരു പാലത്തിന് 30 ലക്ഷം രൂപ ചെലവാകുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അതിൻെറ പലിശകൂടി ഉൾപ്പെടുന്ന തുക മാത്രമേ ഉള്ളു. ഇത് ഞാൻ പറയുന്നത്, ടോക്കം എന്തായിരിക്കണം, എത്ര കാലത്തേയ്ക്ക് പിരിക്കണം എന്നുള്ള കാര്യങ്ങളും നിയന്ത്രിക്കുവാനുള്ള പൂർണ്ണമായ അംഗീകാരം എക്സിക്യൂട്ടീവിന് വിടുന്നു എന്ന നിലയിൽ ഒരു പരാമർശം ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസും ബഹുമാനപ്പെട്ട കൃഷ്ണപിള്ളയും ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗോപാലകൃഷ്ണ മേനോനും നടത്തിയതുകൊണ്ടാണ്. എക്സിക്യൂട്ടീവിന് എന്തും തോന്നിയ രീതിയിൽ ആർബിട്രറിയായി ചെയ്യാനുള്ള അധികാരം ഈ നിയമം കൊണ്ട് നൽകുന്നില്ല.

ശ്രീ എം. തോമസ്: ഒരു പാലം കടക്കാൻ എത്ര തുക ടോക്കം ആയി കൊടുക്കണം എന്ന് പറഞ്ഞിട്ട് ചെലവായ സംഖ്യ മുഴുവൻ പിരിയുന്ന കാലത്തോളം എന്നു പറഞ്ഞാൽ മനസ്സിലാക്കാം. 5 രൂപ ടോക്കം എന്ന് പറഞ്ഞിട്ട് ആ പാലത്തിൻെറ ചെലവ് മുഴുവൻ ഈടാകുന്നതുവരെ പിരിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

രുന്നാൽ മനസ്സിലാക്കാം ഉദാഹരണത്തിന് സെയിൽസ്ടാക്സ് ഇൻകം ടാക്സ് എല്ലാം ഒരു സ്ളാബ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെയൊരു ഫിക്സിറ്റി ഇതിനില്ല, അത് തീരുമാനിക്കേണ്ടത് ലെജിസ്ലേച്ചറല്ലേ?

ശ്രീ കെ. പങ്കജാക്ഷൻ : 30 ലക്ഷം രൂപ ചെലവഴിച്ച ഒരു പാലത്തിനു ഇപ്പോഴും സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതുപോലെ 30 ലക്ഷം രൂപ അതിന്റെ പലിശയുംകൂടി പിരിക്കണമെന്നു മാത്രമേ ഉള്ളു. അത് കുറഞ്ഞ റേറിൽ യൂണിഫോം ആയി പിരിച്ചാൽ വർഷം കൂടും. എങ്ങനെയായാലും ആ തുകയ്ക്കകത്തു മാത്രമേ പിരിക്കുവാൻ കഴിയൂ. ഒന്നുകിൽ റേറു കൂടും, അല്ലെങ്കിൽ വർഷം കൂടും. അല്ലാതെ ഈ തുകയിൽ കൂടുതൽ പിരിക്കുകയെന്ന പ്രശ്നം വരുന്നില്ല. ഈ തുകയുടെ പരിമിതിക്കകത്തു മാത്രമേ ടോൾ റേറ് പിരിച്ചെടുക്കുകയുള്ളു. അതുകൊണ്ട് അനിയന്ത്രിതമായ അധികാരം എക്സിക്യൂട്ടീവിനു നൽകുകയെന്ന സമീപനം ഇതിലില്ല; അത് സ്വീകാര്യവുമല്ല.

ശ്രീ കെ. ചാത്തുണ്ണി മാസ്റ്റർ : ലേലത്തിൽ വച്ചിട്ട് പിരിക്കുക എന്നല്ലേ തീരുമാനം. അതിനുപകരമായി ക്ഷേത്രങ്ങളിലും പള്ളികളിലും ഉള്ളതു പോലെ ഭണ്ഡാരമോ മറ്റോ വയ്ക്കുകയോ അതല്ലെങ്കിൽ എന്തെങ്കിലും ഓട്ടോമാറ്റിക് ഏർപ്പാടു ഉണ്ടാക്കുകയോ ചെയ്യാമോ ?

ശ്രീ കെ. പങ്കജാക്ഷൻ : എല്ലാപേരും ശ്രീ ചാത്തുണ്ണി മാസ്റ്ററെ പോലെയാണെന്നു മനസ്സിലാക്കുവാൻ കഴിയുമോ? ഒരു വഞ്ചിപ്പെട്ടി വച്ചാൽ ശ്രീ ചാത്തുണ്ണി മാസ്റ്റർക്ക് തോന്നിയ സൻമനോഭാവം ആരുടെയും സ്വാധീനവും സമ്മർദ്ദവുമില്ലാതെ തന്നെ എന്റെ വിഹിതം നിക്ഷേപിക്കണമെന്ന നല്ല ബുദ്ധി എല്ലാപേർക്കും ഉണ്ടെങ്കിൽ ഒരു വിഷമവുമില്ല. നമ്മുടെ സാധാരണ ചിന്താഗതി അതല്ല. ഇപ്പോഴും പാലം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഊന്നി വളളത്തിൽ മണിക്കൂറുകളും കൊണ്ട് അക്കരെ കടക്കുന്നതിന്റെ പൊതു ശല്യം അനുഭവിക്കുന്ന ആളുകളും ഒരു പാലം പണിതുകഴിഞ്ഞാൽ ഒരു മിനിട്ട് ടോൾ കൊടുക്കുവാൻ വേണ്ടി നിൽക്കേണ്ടി വരുന്നത് വമ്പിച്ച പൊതുജനശല്യമായിട്ടാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. രണ്ടു മണിക്കൂർ നിന്ന് ഒരു പാലത്തിന്റെ മറുകര പോകേണ്ടവർ നാളെ ഒരു പാലമുണ്ടായിക്കഴിഞ്ഞാൽ ആ പാലത്തിൽക്കൂടി രണ്ടു മിനിട്ട് കൊണ്ട് മറുകര കടക്കാമെന്നിരിക്കെ ഒരു മിനിട്ട് അവിടെ നിന്ന് ഈ കരം കൊടുക്കുന്നത് പൊതുജനശല്യം എന്ന് പറയുന്നതിൽ ശരിയില്ല. ഒരു മിനിട്ടുപോലും ഏടുക്കുകയില്ല. എട്ടണയോ നാലണയോ പോകുന്ന വഴിക്ക് ഇട്ടുകൊടുത്താൽ മതി. കുഴിത്തുറയിൽ വെടി വയ്ക്കാൻ 10 പൈസ ഇടുന്നതുപോലെ ഇട്ടിട്ട് പോകാം. അത് വമ്പിച്ച പൊതുജന ശല്യം, പാവം എന്നെല്ലാം പറയുകയാണ്. പണ്ട് പെട്രോൾ കണ്ടുപിടിച്ചപ്പോൾ അത് പ്രളയത്തിനുവേണ്ടി ഇട്ടിരിക്കുകയാണ്, പാപികളേ, നിങ്ങൾ ഇത് ഉപയോഗിക്കരുത് എന്ന് പറഞ്ഞു. അതുപോലെയുള്ളവരാണ് പൊതുജന ശല്യവും പാവവും പറയുന്നത്. എന്തായാലും ഞാൻ അതിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. തന്റെ ദേഹം അനങ്ങുന്ന കാര്യം താൻ നിർവ്വഹിക്കേണ്ട ഉത്തരവാദിത്വം നിർവ്വഹിക്കേണ്ട കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയാൽ അത് ഏറ്റവും അക്ഷന്തവ്യമായ അപരാധമായി കാണുകയും അതാരെങ്കിലും ചെയ്യണമെന്ന സമീപനം സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നത് യഥാർത്ഥത്തിൽ ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമാണ്, ജനദ്രോഹപരമാണ്, സ്വാർത്ഥതാൽപ്പര്യ പ്രേരിതമാണ് എന്ന് പറയാൻ ഞാനീയവസരം വിനിയോഗിക്കുന്നു.

ശ്രീ കെ. ചാത്തുണ്ണി മാസ്റ്റർ: ഒരു ചോദ്യം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഓർഡർ, ഓർഡർ. ഇതൊരു ചോദ്യോത്തരവേളയാക്കി മാറ്റാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് എത്ര മിനിട്ടു വേണം ?

ശ്രീ കെ. പങ്കജാക്ഷൻ: ഒരു മൂന്ന് നിമിഷം മതി. ഞാൻ അഞ്ചുമിനിട്ടു കൊണ്ടുതന്നെ തീർക്കുമായിരുന്നു.

മറ്റൊരു പ്രശ്നം ഇവിടെ ഡിബഞ്ചർ പിരിക്കുവാൻ പാടില്ലേ എന്നു ചോദിച്ചു. തീർച്ചയായും പിരിക്കാം. നമുക്ക് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷനുണ്ട്. ആ കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷന്റെ ഇന്നത്തെ സെറ്റപ്പ് മാറ്റി ഫിനാൻഷ്യൽ ഏജൻസികളിൽ നിന്നും വായ്പ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഇത്തരം പ്രാധാന്യമുള്ള, കാർഷിക പ്രാധാന്യമുള്ള മേഖലകളിൽ പാലങ്ങളോ റോഡുകളോ ഉണ്ടാക്കാനുള്ള ചെലവ് വഹിക്കുവാൻ കഴിയുമോ എന്ന് ആലോചിക്കാം. പക്ഷേ അവിടെയും ഇതുപോലെ വായ്പകൾ സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ, ഡിബഞ്ചർ എടുക്കുമ്പോൾ തിരിച്ചടയ്ക്കുന്ന പ്രശ്നം വരും. അപ്പോൾ ശ്രീ. പൈനാടൻ പറഞ്ഞതുപോലെ ഗുണഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും അതിന്റെ വിഹിതം പിരിക്കുവാനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം. അത് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷന്റെ സ്ട്രക്ചർ തന്നെ മാറ്റി വായ്പകൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഇത്തരം പാലങ്ങളുടെ പണി ഏറ്റെടുത്ത് ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ എന്ന് ആലോചിക്കുന്നതാണ്. അതിന്റെ ന്യൂക്ലിയസ് എന്ന നിലയിൽ ഈ ബ്രിഡ്ജസ് ആൻഡ് റോഡ്സ് ഫണ്ടിനെ കാണണമെന്നാണ് എനിക്കഭ്യർത്ഥിക്കുവാനുള്ളത്. അങ്ങനെയൊരു ഫണ്ട് രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഇത്തരം പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികൾ ഏറ്റെടുക്കുവാൻ കഴിയുന്നതിന് പ്രയോജനകരമായ വിധത്തിലുള്ള ഒരു ബില്ലാണ് ഇതെന്ന് കണ്ട് ഈ ബിൽ നിയമമാക്കുന്നതിന് സഭ അംഗീകാരം നൽകണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കുവാനുള്ളത്.

ഒരു വാചകംകൂടി സർ, എന്റെ പ്രിയ സുഹൃത്ത് ശ്രീ. ദേവസ്സിക്കുട്ടി ചുങ്കം പിരിക്കുന്നതിന്റെ പാപത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. ആ പാപത്തിന്റെ ഭാരം എന്റെമേലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട ദേവസ്സിക്കുട്ടി വച്ചിരിക്കുന്നത്. കൃസ്തുദേവൻ പലർക്കുംവേണ്ടി ഇതുപോലുള്ള പാപം താങ്ങിയതുപോലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ദേവസ്സിക്കുട്ടിക്കുവേണ്ടി കൂടി ആ ഭാരം താങ്ങാൻ ഞാൻ തയ്യാറാണെന്ന് അദ്ദേഹത്തെ അറിയിക്കുകയാണ്. ഈ പാപത്തിന്റെ വിഴുപ്പു ഞാൻ താങ്ങിക്കൊള്ളാം.

പിന്നെ ഇവിടെ വിവേചനത്തിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. എം എൽ. എ. മാർക്ക് മാത്രം മതിയോ? മന്ത്രിമാരെ ഒഴിവാക്കുന്നില്ലെന്നുവച്ചാൽ തന്നെ ആ പൈസ ഖജനാവിൽ നിന്നുവരുന്നതാണ്. വേണമെങ്കിൽ ആകാം. അതിൽ എതിർപ്പില്ല പക്ഷെ, എം. എൽ എ. മാരെ ഒരു പ്രത്യേക പ്രിവിലേജ്ഡ് വർഗ്ഗമാക്കണമോ? അതിൽ കൂടുതലായൊന്നും അതിനെപ്പറ്റി പറയുന്നില്ല.

സർ, പ്രധാനമായ ഒരു പരാതിവന്നത് എക്സിക്യൂട്ടീവ് അധികാരങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചാണ്. അങ്ങനെ അനിയന്ത്രിതമായ അധികാരങ്ങളൊന്നും വച്ചിട്ടില്ല. ഈ നിയമത്തിന് എല്ലാവരും അംഗീകാരം നൽകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

The amendment moved by Shri N. I. Devassy Kutty was, by leave, withdrawn.

The amendment moved by Shri E. Gopalakrishna Menon was, by leave withdrawn,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

The question that the Kerala Tolls Bill 1976 be taken into consideration was put and carried. The Bill was taken into consideration.

Clause 2

The question that clause 2 stands part of the Bill was put and carried.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 3.

Shri M. Thomas: Sir, I move "In clause 3 (2) delete the words "such rate" coming after the words "levied at" and insert in its place the words "the rate of fifty paise per day".

സർ, ഈ ഭേഗതി ഞാൻ മൂവുചെയ്യുന്നതിന്റെ ഉദ്ദേശം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് അറിയാം. അതായത് ഇതിന് ഫിക്സിറി വേണം. എന്തായിരിക്കണം ടോൾ അതു തീരുമാനിക്കുന്നത് ഈ സഭ ആയിരിക്കണം. ഒരിക്കലും അതുകൊണ്ട് വെഹിക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവർക്ക് ഭാരമാകാത്ത വിധത്തിൽ റേറിന് ഒരു മിതത്വം വേണം. അതു ചെറുതായിരിക്കണമെന്നുള്ളകാര്യം പ്രസുചെയ്യുന്നതു നുവേണ്ടിയാണ് 50 പൈസയെന്നു വച്ചത്. പല വെഹിക്കിൾസ് പല വിധത്തിലാകും. എന്റെ ഭേഗതി ഇതാണ്. ശ്രീ. പുരുഷോത്തമൻ പിള്ള ഒരു രൂപയാക്കണമെന്നാണ് വച്ചിരിക്കുന്നത് അതുകൊണ്ട് ഈ ഭേഗതി അംഗീകരിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്:

മരാമത്തുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ) : ശ്രീ. പുരുഷോത്തമൻപിള്ള നോട്ടീസ് നൽകിയതും ശ്രീ. എ. തോമസ് അവതരിപ്പിച്ചതുമായ ഭേഗതി കൂടികൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് വളരെ വർദ്ധിച്ച റേറ് വയ്ക്കരുത് എന്നുള്ളതാണ്. നേരത്തെതന്നെ ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചു വന്നിട്ടുള്ള രുതുകൂടി ഇതു കൂടെ ഇടാക്കുകയെന്നുള്ളതല്ല ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന്. അതിനെസംബന്ധിച്ച് ഫുക്സഡ്കൂട്ടുവിനുള്ള അധികാരം നിയന്ത്രണരഹിതമാണെന്ന് എനിക്കു തോന്നുന്നില്ല. പിന്നെ പൊതുചർച്ചയിൽ വന്നതും ഇപ്പോൾ സൂചിപ്പിച്ചതുമായ വസ്തുതകൂടി തീർച്ചയായും ഇതിന്റെ ചട്ടങ്ങളും ഉപചട്ടങ്ങളും ഉണ്ടാക്കുന്ന അവസരത്തിൽ പരിഗണിക്കാമെന്ന് ഉറപ്പു നൽകുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതു പ്രസ്സുചെയ്യരുതെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

The amendment moved by Shri M. Thomas was by leave withdrawn.

The question that clause 3 stands part of the Bill was put and carried.

Clause 3 was added to the Bill.

Clause 4.

The question that Clause 4 stands part of the Bill was put and carried.

Clause 4 was added to the Bill.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Clause 5.

Shri P. G. Purushothaman Pillai: Sir, I move "In clause 5, after the words" Government of India", add the words "or the Kerala State Road Transport Corporation".

സർ, എത്രകാലത്തേയ്ക്ക് എന്നു നിർണ്ണയിക്കുന്ന ഒരു നിർദ്ദേശം ഉണ്ടാകണമെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഇന്ന് ഈ നിയമത്തിൽ പറയുന്ന രീതിയിലാണെങ്കിൽ എക്സിക്യൂട്ടിവിന്റെ തീരുമാനത്തിനനുസരിച്ച് എത്രനാൾ വേണമെങ്കിലും ഇത് പിരിച്ചുകൊണ്ടുപോകാം. അങ്ങനെ ദീർഘമായി പോകുന്ന അവസരത്തിൽ കുറഞ്ഞപക്ഷം ഈ നിയമസഭയുടെ മുമ്പിലെങ്കിലും വരത്തക്കവണ്ണം ചില നിയന്ത്രണങ്ങളും ഉണ്ടാകണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് എന്റെ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. പത്തു കൊല്ലം വയ്ക്കാം. ഫർതറായിട്ടു നീട്ടണമെങ്കിൽ നിയമസഭയിൽ വരണം.

മരാമത്തുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ): സർ, നേരത്തെ ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കാലാവധി എത്രയെന്നുള്ളത് റേറിനെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയാണ് ഇരിക്കുന്നത്. ഏതായിരുന്നാലും അമിതമായി, നീണ്ട കാലഘട്ടം വച്ച് ഒരു ശല്യകാരിയാക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നില്ല. പാലമില്ലാത്തസ്ഥലത്ത് നദിയിലൂടെ ഇറങ്ങി നടന്നുപോയവർക്ക് ആ കാലതാമസം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി നിർമ്മിക്കപ്പെട്ട പാലം നീണ്ടകാലത്തേക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്നതാക്കുകയെന്നുള്ളതു സ്വീകാര്യമല്ല. കാലപരിധി നിശ്ചയിക്കുമ്പോഴും റേറു നിശ്ചയിക്കുമ്പോഴും ഈ വസ്തുതകൂടി കണക്കിലെടുക്കുമെന്ന് അറിയിക്കാൻ താൽപ്പര്യമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇതു പ്രസ്സ്പെയ്യരുത്.

Shri M Thomas: Sir, I move "In clause 5 at the end after the word "India" delete the fullstop and add the following:
"or any stage carriage owned and operated by the Kerala Road Transport Corporation".

സർ, ഇത് ക്ലാസ്സ് 5 നു ഉള്ളതാണ്. എക്സംപ്റ്റു ചെയ്യേണ്ട കാര്യമാണ്. സെൻട്രൽ ഗവൺമെൻറ് വെഹിക്കിൾസും സ്റ്റേറ്റു ഗവൺമെൻറ് വെഹിക്കിൾസും ഒഴിവാക്കിയിരിക്കുന്നതിന്റെകൂടെ കേരള റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ സ്റ്റേറേജ് ക്യാരേജുകളും ഉൾപ്പെടുത്തണം. അത് നഷ്ടത്തിൽ നടക്കുന്ന സ്ഥാപനമാണെന്നാണ് നിങ്ങളൊക്കെ പറയുന്നത്. കൂടുതലും ട്രാൻസ്പോർട്ടു കോർപ്പറേഷന്റെ സ്റ്റേറേജ് ക്യാരേജുകളാണ്. അതുകൊണ്ട് കേരള റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ടു കോർപ്പറേഷന്റെ സ്റ്റേറേജ് ക്യാരേജുകൂടി എക്സംപ്റ്റുചെയ്യണം. അതിൽ എന്താണ് തടസ്സം? ഒരു സഞ്ചിയിൽ നിന്നും വേറൊരു സഞ്ചിയിൽ വരുന്നതുകൊണ്ട് എന്താണ് തടസ്സമുള്ളത്? അതുകൊണ്ട് കേരള റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ സ്റ്റേറേജ് ക്യാരേജുകൂടി എക്സംപ്റ്റുചെയ്യണം.

മരാമത്തുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ): സർ, സംസ്ഥാനഗവൺമെൻറിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള ഒരു സ്ഥാപനമാണ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. അതുപോലുള്ള പല സ്വതന്ത്രസ്ഥാപനങ്ങളും ഉണ്ട്. ആ സ്ഥാപനങ്ങളെ എല്ലാം അങ്ങനെ ഒഴിവാക്കാൻ പറ്റുകയില്ല.

ശ്രീ. പി. ജി. പുരുഷോത്തമൻ പിള്ള: ആ വാഹനങ്ങളും തന്നെ പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റിക്കുള്ളതല്ലേ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ: വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സിലും ആ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കെല്ലാം നിതാന്തമായ ഒഴിവ് അനുവദിച്ചിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ഭേദഗതി സ്വീകരിക്കാൻ നിർവ്വാഹമില്ല.

The amendment moved by Shri M. Thomas was put and lost.

The amendment moved by Shri P. G. Purushothaman Pillai was put and lost.

The question that clause 5 stands part of the Bill was put and carried.

Clause 5 was added to the Bill.

Clauses 6 and 7

The question that clauses 6 and 7 stand part of the Bill was put and carried.

Clauses 6 and 7 were added to the Bill.

Clause 8

Shri M. Thomas: I move :

At the end of clause 8 (3) add the following:

"The magistrate shall realise the toll due as if it were a fine."

ഈ അമെൻറുമെൻറ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് എനിക്ക് നല്ല ഉറപ്പുണ്ട്. കാരണമെന്താണെന്നു ചോദിച്ചാൽ അത് എല്ലാ ടാക്സേഷൻ നിയമത്തിലും ഉള്ളതാണ്. പ്രോസിക്യൂഷൻ വരുമ്പോൾ ടാക്സ് കൊടുക്കാനുണ്ടെങ്കിൽ അതുംകൂടി ഫൈനായി റിയലൈസ് ചെയ്യണം. കേസുവന്ന് ശിക്ഷിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ പലിശകൂടി കൊടുക്കണമെന്നാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ ഭേദഗതി സ്വീകരിക്കണമെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. അതോ ഇത് ഞങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്നതായതുകൊണ്ടു സ്വീകരിക്കുകയില്ലെന്നോ മറ്റോ ഉണ്ടോ?

മരാമത്തുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ): സ്വീകരിക്കണമെന്ന് എനിക്ക് താൽപ്പര്യമുണ്ടായിരുന്ന ഒരു നിർദ്ദേശമാണ് അത്. റെക്കവറിയെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വേറൊരു സംവിധാനമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. 4-ാം വകുപ്പിൽ റെക്കവറിക്കു വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ഭേദഗതി സ്വീകരിച്ച് ഇവിടെ ചേർക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. കോർപ്പറേഷൻ ടാക്സ് കൊടുക്കാതിരിക്കുന്നവരുടെ കൈയിൽനിന്ന് ഫൈൻ ഇംപോസ് ചെയ്യാറുണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസ് പറഞ്ഞു. ഇവിടെ ഇങ്ങനെയൊരു സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളപ്പോൾ ഇതിന്റെ ആവശ്യമില്ല. കാരണം, ടോൾ ഈടാക്കുന്നതിന് സാധാരണഗതിയിൽ പ്രോസിക്യൂഷൻമാത്രമല്ല നാം ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്. സീഷറിനുകൂടി വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസ് പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശം സ്വീകരിച്ചാലൊക്കുകയില്ല. അതുകൊണ്ടാണംഗീകരിക്കാത്തത്. ഈ സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട തോമസ് ഈ ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യരുതെന്നഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. തോമസ്: ഞാൻ എന്റെ ഭേദഗതി പ്രസ്സ് ചെയ്യുകയാണ്. അതിനൊരു കാരണംകൂടിയുണ്ട്. പ്രോസിക്യൂഷൻ ചെയ്യുന്ന വകുപ്പ് വേറെയാണ്. സീസ് ചെയ്യുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിലെല്ലാം പ്രോസിക്യൂഷൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വേണമെന്ന് ഇതിലെങ്ങും പറഞ്ഞിട്ടില്ല. എല്ലാ അവസരത്തിലും വെഹി ക്കിൾസ് ലേലംചെയ്തുകണ്ടുകെട്ടാൻ പോകുന്നു എന്നൊന്നും ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നില്ല. പണം ഈടാക്കാനുള്ള ഒരു സാഹചര്യം ഉണ്ടാകുമെന്നു വിചാരിച്ചുമാത്രമാണ് പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നത്.

ശ്രീ. കെ. പങ്കജാക്ഷൻ: ഈ സാഹചര്യങ്ങളം അംഗീകരിക്കുന്നു. ക്ലാസ് 4-ലെ പ്രൊവൈസോയിൽ "double the toll" എന്നു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അത് എടുത്തുകളയരുതെന്നും ആഗ്രഹമുണ്ട്.

The amendment moved by Shri M. Thomas was put and lost.

The question that clause 8 stands part of the Bill was put and carried.

Clause 8 was added to the Bill.

Clauses 9 & 10

The question that clauses 9 and 10 stand part of the Bill was put and carried.

Clauses 9 and 10 were added to the Bill.

Clause 11

The question that clause 11 stands part of the Bill was put and carried.

Clause 11 was added to the Bill.

Clauses 12 and 13

The question that clauses 12 and 13 stand part of the Bill was put and carried.

Clauses 12 and 13 were added to the Bill.

Clause 1, Preamble & Title

The question that Clause 1, Preamble & Title stand part of the Bill was put and carried.

Clause 1, preamble & Title were added to the Bill.

Minister for Works (Shri K. Pankajakshan): Sir, I move that the Kerala Tolls Bill, 1976 may be finally passed.

Minister for Local Administration (Shri K. Avukaderkutty Naha): I second it.

The question that the Kerala Tolls Bill 1976 be finally passed was put and carried.

The Bill was finally passed.

(ii) The Trivandrum Municipal Corporation (Dissolution) Amendment Bill, 1976

Minister for Local Administration (Shri K. Avukaderkutty Naha): Sir, I introduce the Trivandrum Municipal Corporation (Dissolution) Amendment Bill, 1976 I also lay on the Table a copy of the statement explaining the circumstances which had necessitated immediate legislation by promulgation of an ordinance

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly